ROK VI. MARZEC 1936. NR 3.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

BALTIC • TRADE • DEVELOPER •







• POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •

ROK VI. MARZEC 1936. NR 3.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

ZYGMUNT TYMIŃSKI

Rok 1935 w pracy portu gdyńskiego

PO CAŁYM szeregu poważnych sukcesów ostatnich lat rok sprawozdawczy przyniósł również, aczkolwiek już nieznaczny, wzrost obrotów towarowych portu.

Pomimo spadku absolutnych liczb z obrotów naszego handlu zagranicznego, a nawet obniżenia się obrotów zamorskich portu gdańskiego—port gdyński wykazał w ogólnych obrotach łącznie z przybrzeżnemi i z wnętrzem kraju w 1935 roku wzrost 4,3 %-owy (7 milj. 635.036,1 ton w 1935 r. wobec 7 milj. 319.969,5 ton w 1934 r.). Z tej liczby ogólnych obrotów przypada na obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 29.041,1 ton (w 1934 r. — 11.584,4 ton) oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 131.551,2 ton (w 1934 r. — 116.472,2 ton). Obroty zamorskie w roku sprawozdawczym wyniosły 7.474.443,8 ton wobec 7 milj. 191.912,9 ton w roku 1934, wykazując 3,9 %-owy wzrost. W porównaniu z poważnym 17,9 %-owym wzrostem w roku 1934-ym rok sprawozdawczy przynosi poraz pierwszy bodaj w historji obrotów portu pewną ich stabilizację. Łączy się to przedewszystkiem z pozyskaniem przez port gdyński niemal w zupełności całego szeregu ładunków importu oraz eksportu.

Datująca się od tak niedawna dobra atmosfera współpracy obu portów polskiego obszaru celnego została niespodziewanie zakłócona naskutek zarządzeń finansowych Senatu W. M. Gdańska. Dewaluacja guldena (dn. 1. V. 1935 r.) i ograniczenia dewizowe musiały skolei rzeczy spowodować Rząd Polski do wydania obronnych zarządzeń, dotyczących odpraw oraz uiszczania należności celnych. Stan ten jednak nie trwał długo, gdyż w dn. 8. VIII. 1935 r. nastąpiło porozumienie między Rządem Polskim i Senatem W. M. Gdańska. Niewątpliwie to naruszenie zgodnej współpracy obu portów polskiego obszaru celnego mogło wpłynąć na przesunięcie się pewnych aczkolwiek nielicznych ładunków drobnicy, a zwłaszcza węgla, z Gdańska do Gdyni. Tembardziej, że wyposażony przez śląskie koncerny węglowe we własne urządzenia przeładunkowe w znacznej mierze już zamortyzowane, ma węgiel eksportowy w Gdyni znacznie lepsze warunki pracy.

W tranzycie port gdyński w roku 1935-ym nie tylko nie utracił swej atrakcyjności, ale zwiększył ją nawet i to dość poważnie. Zwiększyła się zarówno wielkość, jak i różnorodność transportów tranzytowych. Pomimo ostrej walki konkurencyjnej, stosowanej ze strony obcych zarządów portowych i kolejowych, tranzyt w porcie nietylko nie obniżył się, ale wzrósł o ok. 15 %.

Ostatnio poza Czechosłowacją, Rumunją, Austrją i Węgrami poczynają interesować się portami polskiemi Jugosławja i Turcja.

Jak poważną rolę poczyna odgrywać port gdyński w naszym handlu zagranicznym doskonale to ilustrują liczby, dotyczące obu portów polskiego obszaru celnego. W roku 1935-ym obroty obu portów polskiego obszaru celnego w porównaniu z ubiegłym r. 1934-ym wykazały 7,3 %-owy spadek (12.567.458,2 ton w 1935 r. wobec 13.561.075,3 ton w 1934 r.), analogicznie zresztą do zmniejszonych ogólnych obrotów handlu zagranicznego R. P. Tembardziej godne jest podkreślenie wzrostu udziału pracy obu portów polskiego obszaru celnego w ogólnym handlu zagranicznym R. P. W 1935 r. udział ten wagowo wyniósł 73,3 % wobec 72,2 % w 1934 r. oraz wartościowo 62,6 % wobec 60,7 % w 1934 r. Cały ten wzrost zawdzięczać należy portowi gdyńskiemu, którego udział w ogólnym handlu zagranicznym R. P. wyniósł w roku sprawozdawczym wagowo 44,5 % (w 1934 r. — 39,3 %) oraz wartościowo 42,7 % (w 1934 r. — 36,9 %).

Na uzyskanie ogólnego obrotu zamorskiego (7.474.443,8 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.111.844,3 ton oraz wywóz zamorski — 6.362.599,5 t.

Import zamorski w roku sprawozdawczym, wyrażający się liczbą 1.111.844,3 ton wobec 991.545 ton w 1934 r. wykazuje 12,1 %-owy wzrost wobec 13,8%-owego wzrostu w 1934 r. Spowodowany on został przedewszystkiem: wytworami pochodzenia roślinnego, wytworami zwierzęcemi, mineralnemi, tłuszczami roślinnemi i zwierzęcemi, papierem i wyrobami z niego, maszynami oraz środkami transportowemi.

Ilościowo najpoważniejsza grupa metali i wyrobów z nich wykazuje 8,5 % wzrost. Jeden z najpoważniejszych artykułów importu zamorskiego, bo pozyskany przez Gdynię już w 1928 r. złom żelazny wykazuje w roku sprawozdawczym 7,9 %-owy wzrost (338 tys. 941 ton wobec 314.094 ton w 1934). Całe prawie zapotrzebowanie hutnictwa w złom żelazny pokrywane jest obecnie drogą morską. Pomijając pewne, zresztą niewielkie, transporty złomu tranzytowego, niewiele omylimy się twierdząc, że w 1935 r. ponad 94 % złomu spotrzebowanego przez hutnictwo polskie przeszło przez port gdyński. świadczyłoby to nietylko o sprawności urządzeń portowych, ale, wobec wzrostu ogólnej liczby importu rud żelaznych, i o sygnalizowanej już dawno poprawie zatrudnienia naszego hutnictwa.

Import rud różnych i wypałków pirytowych (bez pirytów) wzrósł bardzo poważnie z 36.548 ton w 1934 r. na 115.668 ton w 1935 r., a więc wzrost ok. 216,5 %. Najpoważniejszą pozycję stanowią tu naturalnie szwedzkie rudy

żelazne, pozatem rudy manganowe i cynkowe.

Z surowców włókienniczych najpoważniejszym artykułem w obrotach portu gdyńskiego jest bawełna. Ogólny import bawełny surowej w roku sprawozdawczym wyniósł 84.381 ton wobec 81.929 ton w 1934 r. (wzrost 2,9 %). Rozpoczęte w latach ubiegłych prace nad zorganizowaniem arbitrażu bawełny w Gdyni nie zostały jeszcze ukończone. Ostatnim efektem tych prac było ukonstytuowanie się „Zrzeszenia Interesentów Handlu Bawełną", co powinno znacznie przyśpieszyć powołanie do życia tej instytucji arbitrażowej. Poza bawełną przeprowadzono szereg prac przygotowawczych nad arbitrażem niemniej ważnego ostatnio dla Gdyni artykułu, jakim są obecnie skóry.

Znacznie poważniejszy (ok. 29 %-wy) wzrost wykazuje import wełny (23 tys. 451 ton wobec 18.335 ton w 1934 r.), oraz juty (15.262 ton wobec 11.765 ton w 1934 r.).

Cały dział wytworów pochodzenia mineralnego wykazuje poważny 32,4 % wzrost.

Poważny spadek importu wykazują tu jedynie piryty (19.166 ton wobec 67.038 ton w 1934 r.), spowodowany zmniejszeniem się produkcji kwasu siarkowego.

Wytwory pochodzenia roślinnego wykazują przeszło 11 %-owy wzrost, który zawdzięczać należy przedewszystkiem owocom świeżym, ryżowi surowemu, oraz kawie, herbacie, kakao i korzeniom. Bardzo dobre rezultaty daje ostatnio import owoców świeżych, których importowano o 175,7 % więcej niż w roku ubiegłym (68.888 ton w 1935 r. wobec 24.993 ton w 1934 r.). W tem samych pomarańczy importowano 39.460 ton. Zniżka cła na pomarańcze hiszpańskie z końca grudnia 1934 r., a w drodze K. W. U. stosowana nadal i do szeregu innych krajów daje widoczne rezultaty, idąc w parze z coraz bardziej rozwijającą się w Gdyni organizacją handlu owocami.

Pewną poprawę przynosi import ryżu surowego (53.090 ton wobec 44 tys. 965 ton w 1934 r.), nie osiągając jednakże ostatnich rekordowych wyników importu w 1931 r. (75.286 ton). Z innych towarów kolonjalnych bardzo dobrze przedstawia się import kakao (7.293 ton wobec 5.585 ton w 1934 r.), herbaty (1.126 ton wobec 836 ton w 1934 r.), oraz korzeni (1.294 ton wobec 1.108 ton w 1934 r.).

Doskonale rozwija się import śledzi, tak świeżych jak i solonych. W 1935 roku przywieziono rekordowe ilości śledzi świeżych (6.362 ton wobec 4.340 ton w 1934 r.), oraz solonych (21.748 ton wobec 20.533 ton w 1934 r.).

Całe nabrzeże Angielskie służy temu całkowicie zlokalizowanemu w Gdyni przemysłowi rybnemu. Prawie dwukrotnie zwiększyły się własne połowy, dokonywane na statkach polskich T. O. Dalekomorskich Połowów „Mewa".

Z tłuszczów zwierzęcych jedynie tran wykazuje przeszło dwukrotny wzrost importu. Nieznaczny wzrost w przeciwieństwie do poważnego spadku importu nasion oleistych wykazały tłuszcze i oleje roślinne (4.042 ton wobec 3.340 ton w 1934 r.).



M/S „Batory" po wodowaniu w stoczni w Monfalcone.

O roli rozdzielczej portu gdyńskiego świadczy najwyraźniej tranzytowa sowiecka sól potasowa. Przeszło 40 %-wy wzrost tego importu w roku sprawozdawczym kierowany jest w przeważnej mierze po przeładunku w porcie gdyńskim do krajów skandynawskich: Szwecji i Norwegji.

Ożywieniu krajowej produkcji superfosfatów przypisać należy 6 %-wy wzrost importu fosforytów (62.006 ton wobec 59.473 ton w 1934 r.). Spadek natomiast importu żużli Thomasa łączy się z akcją sfer rządowych, mającą na celu wzmożenie konsumcji krajowych nawozów.

Jeden z najważniejszych artykułów reeksportu przez port gdyński—papier, importowany głównie z Finlandji i Szwecji, wykazuje w 1935 roku przeszło 75 %-owy wzrost. Papier ten nadal kierowany jest głównie do Egiptu i Palestyny.

Analogicznie do papieru wzrasta import celulozy, osiągając w roku sprawozdawczym rekordowe wyniki (7 tys. 347 ton wobec 6.707 ton w 1934 r.).

W związku z zawartym w początku 1935 r. traktatem handlowym polsko-angielskim, przyznającym szereg ulg na importowane z Anglji samochody i motocykle, wzrósł przeszło 2½ razy więcej niż w 1934 roku import tych artykułów.

Najpoważniejszy spadek spośród pozycji importu wykazują nasiona oleiste (43,3 %) (46.487 ton wobec 81.798 ton w 1934 r.). Spadek ten ma swoje źródło w polityce władz rządowych, mającej na celu podniesienie konsumcji krajowych surowców oleistych.

Poważny spadek importu kauczuku (4.529 ton wobec 7.977 ton w 1934 r.) łączy się z poważnem obniżeniem się stanu zadrudnienia w polskim przemyśle gumowym, którego odpowiednikiem zresztą będzie spadek eksportu wyrobów gumowych.

Import skór obniżył się bardzo nieznacznie (30.077 ton wobec 30.782 ton w 1934 r.).

Poza wyżej wymienionemi artykułami wykazały spadek: owoce suszone, kawa, oleje, tłuszcze zwierzęce surowe, tytoń, przetwory chemiczne, len, konopie, sizol, metale różne oraz wyroby żelazne i metalowe.

Kształtowanie się importu w 1935 r. w porównaniu z ub. 1934 r. ilustruje poniższe zestawienie.

IMPORT (tony).

	Rok 1934	Rok 1935
Nasiona oleiste różne .	81.798	46.487
ryż surowy	44.965	53.090
owoce świeże . . .	24.993	68.888
„ suszone . . .	6.384	6.110
kawa	3.627	3.197
kakao	5.585	7.293
herbata	836	1.126
korzenie	1.108	1.294
śledzie	24.873	28.108
rudy różne i wypałki pirytowe	36.548	115.668
piryty	67.038	19.166
tłuszcze i oleje rośl. .	3.340	4.042
tłuszcze zwierz .surowe.	12.479	11.442
tytoń	5.893	4.649
garbniki	12.137	12.360
fosforyty	59.473	62.006
żużle Thomasa . . .	40.909	29.951
sól potasowa . . .	12.214	17.944
skóry	30.782	30.077
wełna i odpadki . .	18.917	24.236
bawełna i odpadki . .	82.888	85.080
juta	11.765	15.262
kauczuk i wyroby . .	8.708	5.343
papier	9.385	16.169
celuloza	6.707	7.347
złom żelazny . . .	314.094	338.941
miedź	9.317	10.866
maszyny, art. elektr. i części	2.884	4.569
środki transportowe, .	403	7.984
aparaty precyz., maszyny do pisania i części	169	200
różne	51.326	72.949
Razem .	991.545	1.111.844

Eksport zamorski w przeciwieństwie do importu wykazuje wzrost znacznie mniejszy (2,6 %). Wyniósł on 6 milj. 362.599,5 ton wobec 6.200.367,9 ton w 1934 roku.

To poważne osłabienie się tempa wzrostu eksportu z 18,3 % w roku 1934

w porównaniu z 1933 r. ma swoje uzasadnienie przedewszystkiem w towarach masowych: węglu eksportowym, koksie i tarcicy. Dominującym artykułem naszego wywozu od szeregu lat jest węgiel. Każda najmniejsza zmiana w jego wywozie musi skolei zaważyć na całym eksporcie. Wysokość wzrostu eksportu węgla odpowiada niemalże w zupełności wzrostowi ogólnego eksportu. W 1934 roku 16,6 %-owy wzrost wywozu węgla dał w efekcie 18,1%-owy wzrost wywozu zamorskiego. Rok sprawozdawczy przyniósł tu pewną zmianę, gdyż pomimo 2,7 %-owego spadku wywozu węgla eksportowego ogólny eksport zamorski wykazał 2,6 %-owy wzrost.

Nieznaczny ten wzrost spowodowany został w pierwszym rzędzie pozycjami: metali i wyrobów z nich, wytworami roślinnemi, zwierzęcemi, przetworami spożywczemi, a spośród wytworów mineralnych pozycją bunkru.

Od szeregu lat w strukturze eksportu zamorskiego R. P., a tem samem i przez Gdynię, zachodzą pewne korzystne zmiany. Pomimo niewielkiego spadku towarów masowych wzrasta udział bardziej wartościowej drobnicy.

Jeden z najpoważniejszych na wywozie artykułów—węgiel bunkrowy w roku sprawozdawczym wzrósł o przeszło 75 %. Wzrost ten, spowodowany obniżką ceny węgla bunkrowego w porcie gdyńskim, daje w efekcie bunkrowanie się coraz większej ilości statków, ze szczególnem uwzględnieniem statków, udających się na Daleki Wschód.

Eksport zboża w roku sprawozdawczym osiągnął rekordowe wyniki, co wobec budowy elewatora zbożowego w porcie gdyńskim powinno przynieść w najbliższym czasie korzystne zmiany (23.859 ton wobec 1.111 ton w 1934 r.).

Stosunkowo niedawno zainicjowany eksport mąki pastewnej, kierowanej głównie do Finlandji i Stanów Zjedn. Am. P., osiąga również doskonałe wyniki w roku sprawozdawczym (15.210 ton wobec 4.971 ton w 1934 r.).

Z produktów rolniczych dobrze rozwija się eksport słodu (17.105 ton wobec 6.748 ton w 1934 r.), oraz melasy (14.971 ton wobec 8.730 ton w 1934 r.).

Pozbawiony barjer kontygentowych, jak bekony, wzrasta coraz bardziej eksport produktów hodowlanych: masła i jaj, osiągając w roku sprawozdawczym rekordowe wyniki. Poważną rolę odgrywa tu usprawnienie techniki przeładunkowej, idące w parze z usprawnieniem przewozu do Anglji.

Jeden z najwcześniej pozyskanych przez Gdynię artykułów, bo zainicjonowany już w 1926 r.—cement dopiero w roku sprawozdawczym osiągnął rekordowe 8.117 ton, a tem samem przewyższył ostatnią najwyższą liczbę eksportu (7.321 ton w 1926 r.).

Kształtowanie się eksportu w 1935 r. w porównaniu z ub. 1934 r. ilustruje poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1934	Rok 1935
Żyto	1.111	23.859
strączkowe	263	220
mąka	940	1.512
mąka pastewna	4.971	15.210
„ ryżowa	1.577	3.734
słód	6.748	17.105
bekony	23.939	21.097
jaja	16.464	20.565
masło	2.720	5.650
szynki i inne pekl.	2.802	2.063
ptactwo bite	1.660	1.052
cement	5.198	8.117
sól	2.477	1.334
węgiel eksportowy	5.160.169	5.021.051
„ bunkrowy	208.693	365.620
koks	194.117	189.009
oleje i parafiny	233	78
cukier	101.282	103.792
makuchy	23.809	23.510
wytłoki buraczane	—	2.353
soda	8.106	9.606
nawozy azotowe (siarczan amonu)	21.659	19.419
sól potasowa	5.276	7.656
tkaniny	5.435	6.447
kauczuk i wyroby	523	230
bale i słupy	4.698	10.932
drzewo tarte	193.099	192.324
dykty i forniery	6.597	16.575
klepki	894	1.162
papier	11.905	10.603
celuloza	6.721	9.573
metale różne	19.096	59.976
szyny kolejowe	47.721	26.543
rury żeliwne, żelazne i stalowe	7.471	16.347
cynk	9.393	14.503
blacha cynkowa	4.223	5.705
maszyny, art. elektr. i części	732	1.218
różne	87.646	126.850
Razem	6.200.368	6.362.600

Pomimo przeszło 2%-owego wzrostu eksportu cukru w roku sprawozdawczym (103,792 t wobec 101,282 t w 1934 r.), nie przekroczył jeszcze ostatnio notowanej rekordowej liczby z 1931 r. (115,529 t).

Zwiększyła się bardzo poważnie ilość odbiorców cukru, do których zaliczyć należy przedewszystkiem: Palestynę, Egipt, Libję i Grecję.

Z produktów chemicznych przeszło 5-krotnie wzrósł eksport saletry oraz znacznie mniej sody (9.606 ton wobec 8.106 ton w 1934 r.).

Podobnie jak na imporcie również i na eksporcie sól potasowa wykazuje wzrost (7.656 ton wobec 5.276 ton w 1934 r.).

Na szczególną uwagę zasługuje rozwój eksportu tkanin, których wywieźliśmy w roku sprawozdawczym rekordową ilość. W grę wchodzi tu głównie eksport do Anglji i Stanów Zjedn. Am. P. Pionierskie ładunki tkanin, aczkolwiek w ilościach dotychczas niewielkich, docierają obecnie niemal do wszystkich części świata.

Reeksport bawełny przez port gdyński jest dopiero w zaczątkach i rozwój jego musi w najbliższych latach przybrać bardziej realne kształty. Eksport ten w głównej mierze kierowany jest do państw wschodnio-bałtyckich, jak Finlandji, Litwy, Łotwy i Estonji.

W dziale drzewa i jego wytworów z wyjątkiem drzewa tartego niemal wszystkie pozycje wykazują poważny wzrost. Najpoważniejszy wzrost (132,9%) wykazały tu bale i słupy, pozostając jednakże daleko do rekordowego wyniku w 1932 r. Jedynym prawie odbiorcą jest tu nadal Anglja.



M/S „Batory" przygotowuje się pospiesznie do pierwszego rejsu.

Nasza fotografja na okładce przedstawia super-liner „Queen Mary" w dokach Clydebank. Praca przy wykończeniu tego olbrzyma trwała dzień i noc, by w dniu 24 marca M/S „Queen Mary" mógł rozpocząć rejsy z Southampton.

Z wyrobów drzewa na szczególną uwagę zasługuje rekordowy wywóz dykt i fornierów oraz mebli giętych. Zasięg ekspansji tych artykułów podobnie jak tkanin coraz bardziej poczyna obejmować niemal wszystkie części świata.

Produkty hutnicze, a zwłaszcza żelazo handlowe, osiągnęły w roku sprawozdawczym nowe rekordowe wyniki. Wzmożenie się tego eksportu datuje się właściwie od początku 1934 r. i związane jest z linją regularną „Far East Line", łączącą Gdynię z portami Dalekiego Wschodu.

Omawiając pozycje towarowe eksportu, które uległy obniżce w roku sprawozdawczym, należy przedewszystkiem zwrócić uwagę na węgiel eksportowy. Według danych Gł. U. S. ogólny eksport węgla w roku sprawozdawczym obniżył się o 9,8 %.

Eksport węgla przez port gdyński po raz pierwszy od chwili wywiezienia pierwszej tonny (1925 r.) uległ 2,7 %-owemu spadkowi. Załamanie się eksportu węgla w roku sprawozdawczym spowodowały przedewszystkiem ograniczenia kwot eksportowych w umowie polsko-angielskiej. Dotyczy to specjalnie najpoważniejszego obniżenia się eksportu węgla do Irlandji (63.586,5 ton wobec 678.863,7 ton).

Z europejskich rynków zbytu obniżyły się nadto wysyłki węgla do: Belgji, Estonji, Finlandji, Holandji, Niemiec i Rumunji. Z zamorskich rynków uległy obniżce do: Algieru, Australji i Malakki Bryt. Wśród wielu pozostałych krajów, do których wzrósł eksport węgla, podkreślić należy wzrost udziału Włoch, co tłumaczy się przedewszystkiem pośpiechem w wykonaniu niektórych dostaw w związku z ustalonem na dzień 18-go listopada 1935 r. wejściem w życie antywłoskich sankcyj gospodarczych.

Rok bieżący ma przynieść spadek przedewszystkiem do Norwegji i Danji, gdzie liczyć się należy z silną konkurencją węgla niemieckiego.

Niewielki 0,4 %-owy spadek wywozu tarcicy łączy się z niekorzystną sytuacją naszego drzewa na rynku angielskim, spowodowaną wzrostem importu drzewa sowieckiego i kanadyjskiego. Pomimo dobrych lokalnych warunków (nowowybudowany port drzewny na Oksywiu), niemniejszą przeszkodą w eksporcie drzewa był brak odpowiedniego tonażu w końcu 1935 roku, co spowodowało przesunięcie szeregu ładunków na początek 1936 r.

Omawiając skolei najbardziej istotne zmiany, jakie zaszły na terenie organizacji handlu w Gdyni, należałoby zwrócić szczególną uwagę na dalszy rozwój importu owoców południowych. Niewątpliwie niemałe znaczenie mają tu powstałe w roku sprawozdawczym trzecie aukcje owocowe w Gdyni p. f.: „Gdyńskie Targi Owocowe", których założycielami są Chłodnie Portowe oraz Polski Związek Bekonowy.

Bardzo ważnym przyczynkiem dla wzmożenia się konkurencyjności portu gdyńskiego była uchwała konferencji Wschodnio-Azjatyckiej z dn. 1. VIII. 1935 r., dotycząca uznania Gdyni za port zasadniczy (base port) przy wysyłce towarów do szeregu portów Dalekiego Wschodu, jak portów półwyspu Malajskiego, Chin, Japonji i wysp Filipińskich, a tem samem zrównanie stawek frachtowych z Gdyni ze stawkami Hamburga, Rotterdamu i Antwerpji.

Obroty przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną wykazują od szeregu lat w porcie gdyńskim stałą tendencję wzrostu. Tempo wzrostu w roku sprawozdawczym było niemal identyczne z 1934 r. (25,4 % wobec 25,7 % w 1934 r.). Ogółem obroty te wyniosły w roku sprawozdawczym 160.592,3 ton wobec 128.056,6 ton w 1934 r. W tem przywóz wyniósł 94.816,4 ton (77.807 ton w 1934 r.), oraz wywóz — 65.775,9 ton (50,250 ton).

Najpoważniejszą grupę stanowią tu obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, które wyniosły w ub. roku 131.551,2 ton, wobec 116.472,2 ton w 1934 r. W tem przywóz wyniósł 83.898,6 ton (73.434,1 ton), oraz wywóz — 47.652,6 ton (43.038,1 ton). Do najpoważniejszych pozycji importu, które spowodowały ten wzrost, należą przedewszystkiem: cukier — 67.666 ton (61.619 t), soda — 6.334 ton (5.598 ton), mąka — 3.242 ton (2.464 ton) oraz wyroby metalowe — 1.394 ton (999 ton). Wzrost eksportu dały pozycje: ryż wył. — 14.399 t (9.366 t), owoce świeże — 2.930 t (2.650 t), żywica — 2.198 t (1.739 t), wełna oraz papier.

Przeszło 2½-krotny wzrost wykazały obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem (29.041,1 t wobec 11.584,4 ton w 1934 r.). W tem import wyniósł 10.917,8 t (4.372,6 t), oraz eksport 18.123,3 t (7.211,8 t). Bardzo dobre rezultaty daje tu przywóz ryb z połowów własnych (6.063 t wobec 3.451 t) oraz szereg nowych pozycji, jak cukier (1.302 t), mąka pastewna (1.160 t), drzewo tarte i garbniki. Na wywozie natomiast poważny wzrost wykazały pozycje: ryż wył. (7.092 t wobec 4.926 t w 1934 r.), garbniki — 2.141 t, tłuszcze zwierzęce sur. i roślinne, skóry, wełna oraz nasiona oleiste.

Wzrostowi obrotów towarowych portu gdyńskiego towarzyszył związany z nim wzrost ruchu statków. Ogólny obrót ruchu statków w roku sprawozdawczym wyniósł 9.550 statków o pojemności 9.124.260 n.r.t. wobec 9.189 statków o pojemności 8.295.706 n.r.t. w 1934 r. (wzrost: ilości — 3,9 % i pojemności 9,9 %). Przyszło statków 4.778 o pojemności 4.559.140 n.r.t. (4.592 o poj. 4.142.142 n.r.t. w 1934 r.), wyszło zaś 4.772 statki o pojemn. 4.565.120 n.r.t. (4.597 o poj. 4.153.564 n.r.t.). Pojemność statków w porcie gdyńskim wzrasta znacznie szybciej, niż ich ilość. Stąd wniosek, iż zawijają doń coraz większe jednostki. Stwierdza to zresztą średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w 1935 r. (954,2 n.r.t. wobec 903,1 n.r.t. w 1934 r.). Praca statków na wejściu (2.020 wobec 1.894 w 1934 r) i wyjściu (3.753 wobec 3.682 w 1934 r.) również wykazuje poważny wzrost.

Kolejność bander w 1935-ym roku ukształtowała się następująco: 1-e miejsce podobnie, jak w latach ubiegłych zajęła Szwecja, 2-e Polska, przesuwając się z 3-go miejsca zajmowanego w 1934 r., (powróciła do miejsca zajmowanego w 1933 r.), 3-e miejsce po raz 1-szy w porcie gdyńskim zajęła Anglja, przesuwając się z zajmowanego w 1934 roku 5-go miejsca, 4-e miejsce Niemcy, przesuwając się z 2-go miejsca zajętego w 1934 r., 5-e Danja (w 1934 r. 4-e miejsce), 6-e Norwegja (bez zmian), 7-e Stany Zjedn. Am. P. (bez zmian),



Zima w porcie rybackim.
Kuter „Hel III" po powrocie z połowów na wysokości Bornholmu.

8-e Włochy (bez zmian), 9-e Grecja (w 1934 r. — 8-e miejsce), 10-e Finlandja (9-e), 11-e Holandja (bez zmian), 12-e Łotwa (bez zmian), 13-e Rumunja (17-e), 14-e Estonja (13-e), 15-e Francja (14-e) i t. d. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 28 państw, wobec 25 państw w 1934 r., wśród nich rzadko zawijające do portu gdyńskiego bandery Egiptu, Islandji, Irlandji, Japonji i Turcji. W ,,Wiad. Portu Gdyńskiego" Nr. 1 z 1936 r. opublikowana została tabela ruchu statków według bander w 1935 r., oraz ruchu pasażerów w 1935 r.

Udział %-owy bander w ruchu statków w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. ilustruje zestawienie:,

Udział bander w %%

	Rok 1935	Rok 1934
Polska . . .	13.443	11.46
W. M. Gdańsk .	0.351	0.64
Anglja . . .	10.494	8.37
Austrja . . .	0.003	0.01
Danja . . .	9.375	10.30
Czechosłowacja .	—	0.11
Egipt . . .	0.118	—
Estonja . . .	0.832	1.07
Finlandja . . .	4.428	5.23
Francja . . .	0.553	0.66
Grecja . . .	4.658	3.99
Hiszpanja . . .	0.161	—
Holandja . . .	1.419	1.96
Irlandja . . .	0.003	—
Islandja . . .	0.021	—
Japonja . . .	0.094	0.19
Jugosławja . .	0.143	0.18
Kanada . . .	—	0.08
Litwa . . .	0.074	0.14
Łotwa . . .	1.344	1.21
Niemcy . . .	10.149	12.15
Norwegja . . .	8.132	8.09
Panama . . .	0.016	0.23
Rumunja . . .	1.153	0.35
Stany Zjedn. A. P.	6.353	6.03
Szwecja . . .	21.080	21.64
Turcja . . .	0.034	—
Węgry . . .	0.060	0.18
Włochy . . .	5.230	5.35
Z. S. R. R. . .	0.279	0.38
Ogółem . .	100.000	100.00

Ruch pasażerów osiągnął w roku sprawozdawczym rekordowo 25.003 osób wobec 18.392 osób w 1934 r. W tem przyjechało 10.488 osób (9.203 w 1934r) oraz wyjechało 14.515 osób (9.189). Najpoważniejszy wzrost wykazuje tu ruch pasażerów do Francji (3.457 osób wobec 461 w 1934 r.), oraz do i ze Stanów Zjedn. Am. P. Przyjechało ze Stanów Zjedn. Am. P. 3.222 osoby (462), wyjechało zaś 3.816 osób (461). O ile chodzi o wyjazdy do Francji to spowodowane one zostały wzmożonym ruchem emigracyjnym via le Havre do Ameryki Południowej. Wobec uruchomienia w roku bieżącym regularnej komunikacji do Ameryki Południowej przez ,,Gdynia —Ameryka Linje Żeglugowe" ruch ten odbywać się będzie na polskich statkach bezpośrednio z Gdyni. Poważne zwiększenie się ruchu ze Stanami Zjedn. Am. P. związane jest z uruchomionym w roku ubiegłym nowym polskim transoceanikiem m/s ,,Piłsudski".

Ilość linji regularnych wykazuje poważny wzrost z 42 (w 1934 r.) na 48 w 1935 r., w tem bandera polska obsługiwała 12 linji. Wzrost linji reg. szedł w parze z usprawnieniem przewozu. Tak np. bardzo poważnie skrócony został czas trwania podróży z Gdyni do Nowego Yorku z 12 dni na 8 1/2 dnia.

Niezależnie od wyżej podanych wyników w porcie gdyńskim zanotować należy szereg prac inwestycyjnych, wykonanych w związku z postępującą nadal rozbudową portu. Usprawniony został przeładunek drzewa dzięki uruchomieniu w dn. 9. IV. ub. r. portu drzewnego firmy ,,Paged". Składa on się z obszernego placu, murowanego nabrzeża i pirsów drewnianych.

Budowany na nabrzeżu Indyjskiem elewator zbożowy o pojemności 15.000 ton ma być oddany do użytku na jesieni 1936 r.

Port rybacki otrzymał drugi magazyn śledziowy oraz rozszerzono poważnie chłodnię rybną. Nowo wybudowana stacja bunkrowa ,,Polminu" zwiększa pojemność zbiorników do 2.000 ton. Ukończono budowę gmachu Urzędu Celnego, magazynów f. ,,Społem", ,,Barcikowski i S-ka" i ,,Pantarei". Nadbudowano trzy kondygnacje magazynu Nr. 5. Na terenach Wolnej Strefy rozpoczęła się budowa zakładów przemysłowych f. ,,Belta", mających na celu wyrób konserw owocowych. Buduje się nadal: elektrownię f. ,,Gródek", Dom Robotnika Portowego, magazyn bawełniany Nr. 9, oraz hangary dla budowy kutrów Morsk. Inst. Rybackiego.

Przegląd tych prac i osiągniętych korzyści pozwala stwierdzić, że port gdyński, utrzymując swe czołowe stanowisko wśród najpoważniejszych portów Europy, dobrze się zasłużył własnemu gospodarstwu narodowemu, a nawet poczyna coraz bardziej pracować nad przyszłą swą rolą portu rozdzielczego dla handlu krajów południowo-wschodniej części morza Bałtyckiego i krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

Nasza flota handlowa rośnie



JUŻ niedługo, bo w połowie kwietnia, przybędzie polskiej flocie handlowej nowa jednostka morska M/S ,,Batory", bliźniaczy statek kursującego obecnie na trasie Linji Amerykańskiej M/S ,,Piłsudski". W ten sposób tonaż floty polskiej wzrasta o nowe 14.000 ton. Motorowiec ,,Batory", podobnie jak ,,Piłsudski" będzie wyrazem ostatnich zdobyczy techniki w budownictwie morskiem. Jest to statek dwukominowy, poruszany dwiema śrubami o blisko pięciometrowej średnicy i dwoma motorami morskiemi Diesla o łącznej mocy 12.500 koni mechanicznych. Motory ma dziewięciocylindrowe, ważą one razem około 850 ton, są to więc jedne z największych motorów, jakie były dotychczas ustawiane na statkach. Długość M/S ,,Batory", podobnie, jak M/S ,,Piłsudski", wynosi 160 i 1/2 m., szerokość największa 21 i 1/2 m. Statek jest siedmiopokładowy, posiada podwójne dno i 9 grodzi wodoszczelnych. Zabierać będzie 370 pasażerów klasy turystycznej i 400 pasażerów klasy trzeciej.

Podobnie jak na bliźniaczym statku, specjalną starannością otoczono urządzenie wnętrz M/S ,,Batory". Od strony zewnętrznej dziób statku upiększa herb rodziny Batorych, podobnie jak ,,Piłsudski" ozdobiony jest na dziobie podobizną Krzyża I Brygady. Patronką nowego motorowca jest Matka Boska Częstochowska — ryngraf z Jej wizerunkiem, dar matki chrzestnej statku — zawieszony jest w hali maszyn.

W hallu pokładu spacerowego umieszczono portret naturalnej wielkości, wyobrażający króla Stefana Batorego, pędzla Cz. Wdowiszewskiego. W czytelni zawieszona będzie kopja słynnego obrazu Matejki ,,Batory pod Pskowem", wykonana przez Jana Zamojskiego.

Spośród artystów, zatrudnionych przy urządzaniu wnętrz statku, wymienić należy: prof. W. Jastrzębowskiego, prof. Lecha Niemojewskiego, St. Rzeckiego, S. i B. Brukalskich, B. Cybisa, Zofję Stryjeńską, Fr. Strynkiewicza, Ant. Kenara, J. Kubickiego, prof. Z. Kamińskiego, J. Umińską, H. Jaworskiego, J. Hładko, W. Borowskiego, Z. Kamińską, L. Pękalskiego i innych.

Święto inauguracji nowego motorowca zbiegło się z inauguracją sezonu letnich wycieczek. Dnia 21 kwietnia M/S ,,Batory" wyruszy w podróż z Triestu do Gdyni, gdzie przybędzie 11 maja. Dnia 18 maja M/S ,,Batory" wyruszy w swój rejs inauguracyjny do St. Zjednoczonych A. P. i Kanady. Na tym szlaku: Gdynia —Kopenhaga — Halifax —New York pełnić będzie służbę regularną naprzemian z M/S ,,Piłsudski". W przerwach pomiędzy rejsami M/S ,,Batory" w okresie letnim odbędzie szereg wycieczek turystycznych z Gdyni do portów europejskich.

„Die Polnische Seehandelspolitik"

POD POWYŻSZYM tytułem ukazało się niedawno w Berlinie studjum w opracowaniu Dr. Jutty Rudershausen, wydane przez Niemieckie Towarzystwo dla badania Europy Wschodniej.

We wstępie podkreśla wydawca, że problem gdańsko-gdyński, w łączności z potężnym rozwojem portu w Gdyni, stał się ośrodkiem powszechnego zainteresowania. Problemu tego jednak nie potraktowano dotąd w całej jego objętości. Czyni temu zadość cytowane studjum.

Autorka studjum rozpoczyna swą pracę badaniem pytania: Czy Polsce potrzebny jest handel morski? Rozwijając swoje poglądy, autorka omawia drogi komunikacyjne Gdańska, jako portu polskiego i Gdyni, podając statystykę wywozu i przywozu towarów, omawia traktaty handlowe Polski z państwami obcemi, oraz zarządzenia z dziedziny celnej i komunikacyjno-politycznej, jako środki, któremi posługuje się polska polityka handlu morskiego.

W drugiej części autorka podkreśla wyniki polskiego handlu morskiego, poświęca obszerniejsze uwagi polskiej gospodarce przemysłowej i rolniczej, traktując je pod kątem widzenia handlu morskiego, a w uwagach końcowych wskazuje na ogromne wydatki, które pochłonęła budowa portu w Gdyni i polskiej floty handlowej. Autorka niemiecka, omawiając sytuację gospodarczą Polski, a zwłaszcza eksport, wysuwa zbyt daleko idące wnioski co do pewnej zależności ziem byłego zaboru pruskiego w dziedzinie eksportu rolniczego od Rzeszy Niemieckiej. Polska, zdaniem autorki, prowadzić ma błędną politykę eksportową i tranzytową, gdyż zamiast pozostać w naturalnej płaszczyźnie Zachód —Wschód, przerzuca się na kierunek Północ —Południe. Autorka uważa przeto, że nastawienie się polskiej gospodarki na ten drugi kierunek i silny rozwój polskiego handlu morskiego nie jest bezpośrednim efektem polskiej gospodarki narodowej, ani też zdrowym wynikiem organicznego rozwoju gospodarczego. Chodzi tu raczej o prowadzony z wielką konsekwencją i z wielkiemi ofiarami kurs gospodarczy, wypływający z geograficznej konstelacji Polski, który tylko w szczupłym zakresie opiera się na koniecznościach gospodarczych. „Polityka jednak kroczy przed gospodarką, a sprawa wyzyskania posiadanego skrawka wybrzeża jest dla Polski w pierwszej linji sprawą polityczną, sprawą prestiżu narodowego."

Budowę portu w Gdyni uważa autorka za postanowienie zbyteczne, albowiem port gdański w całym zakresie spełnia swoją rolę dostępu Polski do morza.

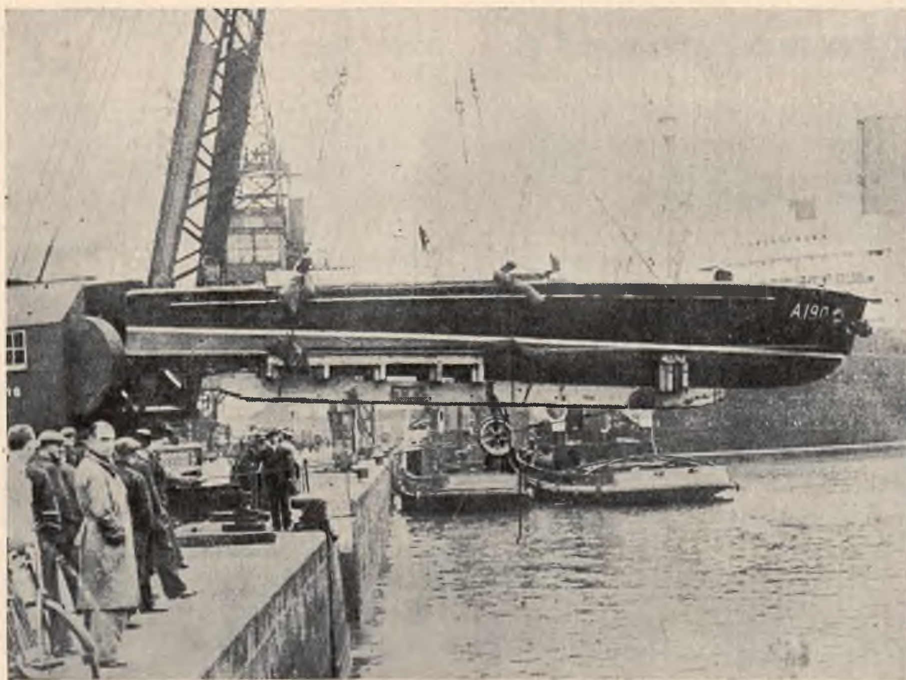
Polska posiada zamało wybrzeża na dwa porty, to też budowa portu w Gdyni nie jest uzasadniona ani względami historycznemi, ani geograficznemi, ani też korzystnem położeniem i t. d.

Omówiwszy szczegółowo rozwój portu gdyńskiego w dziedzinie ruchu okrętowego, obrotu towarowego i jego wartości, autorka składa jednak hołd polskiej pracy na morzu, stwierdzając, że: „Bezprzykładny rozwój portu w Gdyni ilustruje najwyraźniej żelazną konsekwencję, z jaką Polska rozwija swoją potęgę morską".

W drugim rozdziale zajmuje się autorka polską polityką traktatów handlowych, przyczem pisze między innemi: „Z chwilą przejścia do aktywnej polityki morskiej, Polska dokonała w roku 1924 z tą samą żelazną konsekwencją wyraźnego zwrotu. Polska polityka traktatów handlowych była dotąd bardzo mało aktywna i pozbawiona całkowicie wyraźniejszych tendencyj. Dopiero w roku 1924, równocześnie z rozpoczęciem budowy portu w Gdyni, ujawniła się nagle niesłychanie żywa i celowa polityka morska. W roku 1929 Polska usunęła już ostatnie luki w swoim systemie traktatów handlowych, przyczem polityka ta oparła się w interesie handlu morskiego na kursie Północ —Południe. Równocześnie zmobilizowano cały gospodarczo-polityczny aparat państwowy w interesie portów morskich. W dotychczasowej historji gospodarczej świata znaleść można kilka tylko przykładów tak planowego protekcjonizmu. Naogół jednak pozostawiono swobodnej grze sił do rozstrzygnięcia, jakie towary i jakie ich ilości przejdą na transport morski, a jakie pozostaną na drogach lądowych. Metoda ta zapewnia zdrowe podstawy dalszemu rozwojowi portów polskich".

Wskazując na zarządzenia komunikacyjno-polityczne i kolejowe władz polskich, autorka podkreśla, że celem ich jest kierowanie na Gdynię wszystkich transportów pomiędzy Bałkanem a Europą Północną, które dotąd przechodziły przeważnie przez Niemcy. Troska Rządu Polskiego o rozbudowę komunikacji morskiej obejmuje obecnie wszystkie dziedziny życia gospodarczego i uwidacznia się w najmniejszych nawet przedsiębiorstwach. „Pobudzono siły gospodarcze całego narodu i skierowano je ku jednemu celowi: ku rozwojowi handlu morskiego i ku stworzeniu z Polski mocarstwa morskiego, aby w ten sposób usprawiedliwić posiadanie wybrzeża morskiego i korytarza".

Ostatni rozdział swej pracy poświęca autorka rezultatom osiągniętym przez Polskę w dziedzinie handlu morskiego, zaznaczając między innemi, że — pomimo ogromnego spadku w ogólnym handlu zagranicznym Polski—pozycja handlu morskiego pozostaje trwała, a procentowy udział handlu morskiego w stosunku do ogólnego handlu zagranicznego stale wzrasta. Jest to — pisze autorka — wyraźny sukces świadomej swego celu polskiej polityki morskiej, którego nie uważał za możliwy nieuprzedzony nawet obserwator, przyczem podkreślić należy, że polski handel morski kryje w sobie jeszcze dalsze możliwości rozwojowe.



Flota brytyjska otrzymała szybkie łodzie motorowe, pracujące bez załogi, kierowane drogą radjową. Służyć one mają za cel ćwiczeń bombowych floty powietrznej Fotografja przedstawia moment spuszczenia na wodę takiej łodzi w Calshot pod Southampton.

Wskazując na zabiegi polskie, mające na celu odciągnięcie towarów polskich z innych portów bałtyckich i skierowanie ich do portów polskich, oraz przyciągnięcie do nich tranzytu czechosłowackiego, który to program wysunął w roku 1928 ówczesny dyrektor departamentu morskiego w Ministerstwie Przem. i Handlu Dr. Hilchen, autorka pisze:

„To, co każdy polityk gospodarczy uważał za rzecz niemożliwą, Polska wykonała już w roku następnym: w ciągu jednego, jedynego roku wszystkie towary polskie lub dla Polski przeznaczone, przeładowywane dotąd w portach obcych, skierowaze zostały do portów polskich. Widzimy w tem nowy dowód żelaznej konsekwencji i ofiarności polskiej gospodarki narodowej, gdy chodzi o jej politykę morską. Ogromne te bowiem rezultaty nie przyszły bez walki. Między innemi również i Rzesza Niemiecka nie była bezczynna w walce o polskie zaplecze. Z walki tej jednak Polska wyszła zwycięsko. A dalsze pomyślne rezultaty nie są wykluczone. Do zaciętej walki konkurencyjnej stanęła też Polska w dziedzinie przyciągnięcia do swych portów tranzytu czechosłowackiego, co też udało się jej osiągnąć w znacznym już stopniu. Udało się też Polsce pozyskać dla swych portów część tranzytu rumuńskiego. Zabiegi o utrzymanie i zwiększenie tranzytu czechosłowackiego via porty polskie nie ustają. To też urządzenie i eksploatacja wolnego portu czechosłowackiego w Gdyni nie jest wykluczona. A w każdym razie liczyć się musimy conajmniej z dalszą koncentracją tranzytu czechosłowackiego w Gdyni, o ile Niemcy nie rozbudują drogi wodnej Bogumin—Szczecin. Również zabiegi polskie o pozyskanie dla portów polskich tranzytu Północ—Południe z pewnością przyniosą dodatnie rezultaty. Wytrwałe usiłowania Polski, mające na celu skierowanie ku morzu polityki gospodarczej, ujawniły już wogóle godne uznania rezultaty i z gruntu zmieniły gospodarczą strukturę kraju".

Pracę swą kończy autorka niemiecka następującemi słowy:

„Jedno jest pewne: Polska dalej zdążać będzie drogą wiodącą ku potędze morskiej, choćby już z tego tylko względu, że takich ofiar, jakie do tego czasu poniosła, nie ponosi się napróżno".

Przestudjowawszy cytowaną broszurę należałoby podkreślić, że jakkolwiek poczynione w niej niektóre uwagi i wysunięte pewne wnioski są w znacznym stopniu tendencyjne, to jednak praca ta stanowi jedną z pierwszych prób ujęcia polskiej pracy na morzu w świetle względnie objektywnem.

Statek — pionier

URUCHOMIENIE pod banderą GAL'u nowej linji południowo - amerykańskiej na szlaku Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires ma z jednej strony wielkie znaczenie dla ożywienia stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a krajami Ameryki łacińskiej, z drugiej strony wywrze niewątpliwy wpływ na kształtowanie się psychiki Polaków, zamieszkujących te kraje, którzy poczują się silniej związani z odległym krajem ojczystym.

Zarówno kupiec, jak i emigrant polski mogą obecnie odbyć daleką podróż do krajów Południowej Ameryki na pokładzie wygodnego polskiego statku, w miłej, swojskiej atmosferze i przyjaznem otoczeniu. Wobec niezwykle dogodnych i przystępnych warunków podróży można się spodziewać, że i turyści polscy zainteresują się również nowym szlakiem, udostępniającym im jedną z najpiękniejszych wycieczek.

Rolę pioniera szlaku południowo-amerykańskiego spełnia statek „Pułaski", który przeszedł na nową linję bezpośrednio ze służby na północnym Atlantyku. Jest to pierwsza wielka misja statku „Pułaski", który dotychczas, w przeciwieństwie do pozostałych naszych transatlantyków, nie posiadał w swej karjerze głośnych wyczynów, jednających rozgłos i popularność w społeczeństwie. S/S „Polonia" był przed uruchomieniem motorowca „Piłsudski" największym statkiem polskiej floty handlowej i jemu przypadł w udziale zaszczyt inauguracji linji północno-amerykańskiej oraz linji palestyńskiej. S/S „Kościuszko" popularny jest w całem społeczeństwie jako statek, na którym liczne rzesze turystów zakosztowały przyjemności morskiej podróży. Jedynie S/S „Pułaski" pełnił bez większego rozgłosu codzienną, odpowiedzialną służbę na Atlantyku, odbywając w ciągu pięcioletniej pracy pod polską banderą 42 rejsy z Gdyni do New Yorku i przewożąc w tym czasie przeszło 23.000 pasażerów. Dopiero obecnie ciche zasługi statku „Pułaski" zostaną uwieńczone otwarciem linji południowo-amerykańskiej, a znając dotychczasową pracę tego statku można być przekonanym, iż z nowego zadania wywiąże się ku ogólnemu zadowoleniu.

Jest to tem pewniejsze, iż przed uruchomieniem na nowej linji S/S „Pułaski" został poddany całkowitej przebudowie i przystosowany do warunków podróży na południe. Dobrze wentylowane wnętrza, wygodne łóżka na sprężynowych materacach, ciepła i zimna woda bieżąca w kabinach, natryski i łazienki, duża chłodnia, gwarantująca zarówno świeżość potraw, jak i bezpieczny przewóz łatwo psujących się towarów, staranna obsługa, smaczna i zdrowa kuchnia, a także pedantyczna czystość statku — wszystko to zapewnia pasażerowi wysoki stopień wygody i komfortu w podróży.

Dowództwo statku spoczywa w doświadczonych rękach kapitana Wielkiej Żeglugi Z. Knoetgena, który, prowa-



S/S „Pułaski" wszedł na linję południowo-atlantycką.

dząc S/S „Pułaski" poprzez wichry i burze północnego Atlantyku, potrafił zaskarbić sobie zaufanie i przyjaźń pasażerów, dzięki swej wysokiej wiedzy fachowej i zaletom towarzyskim. Pierwszym oficerem statku jest Jan Strzembosz, starszym mechanikiem Stanisław Markuszewski, intendentem Roman Pieńkowski i lekarzem dr. Jan Chabiuk. Ze względu na olbrzymią długość rejsu południowo-amerykańskiego, wynoszącą tam i spowrotem około 26.500 km., S/S „Pułaski" kursować będzie na nowej linji raz na dwa miesiące. Na przebycie dystansu, dzielącego Gdynię od Buenos Aires, potrzeba bowiem całych 24 dni. Daje to najlepsze pojęcie o rozmiarach całego przedsięwzięcia oraz rosnącym ciągle zasięgu polskiej bandery handlowej.

Nowe kierunki budownictwa

NIE WSPÓŁMIERNIE szybki rozwój techniki, jaki obserwujemy w ostatniem stuleciu w porównaniu z innemi czynnikami wpływającemi na całokształt naszego życia, zaważył również mocno na urabianiu się pojęć gospodarczych. Zagadnienia ekonomji i rentowności stały się argumentami tak dalece decydującemi, że usuwają nieomal wszystkie inne względy na plan dalszy.

Ta współzależność ekonomji i techniki uwydatnia się szczególnie silnie w nowoczesnem budownictwie, gdzie oba wymienione czynniki rozpatruje się zawsze równolegle i bardzo szczegółowo. Ideał, do którego się zmierza, ma być kumulacją postępu, techniki i higjeny z żądaniami jaknajdalej posuniętej oszczędności w środkach prowadzących do celu.

Budownictwo mieszkaniowe musiało siłą rzeczy w tych warunkach zmienić swoje oblicze.

Od techniki budowlanej wymaga się dziś znacznie więcej niż dawniej. Wprowadzenie zupełnie nowych systemów budowy i materjałów budowlanych, wymagania higjeny, wyższy standard życiowy, wzmożenie ruchu ulicznego i t. d. przekształciły rozkład i zewnętrzny wygląd budowli i miast, nadając im sens odbiegający znacznie od dawnych zapatrywań.

Tymczasem, jesteśmy u nas ciągle świadkami używania do budowy przeżytych już materjałów i przestarzałych metod budowlanych, nieodpowiadających zupełnie wymogom techniki, która w międzyczasie skoczyła mocno naprzód.

Budynki nowoczesne zgodnie z tempem życia rosną w górę, a masowe i seryjnie wytwarzane elementy budowlane, konstrukcje a nawet całe domy, — różnią się znacznie od swych pierwowzorów, wykonywanych prymitywnemi metodami w ciągu długiej i żmudnej pracy.

Zagadnienie rozwoju budownictwa widziane na tem tle wymaga u nas gruntownej rewizji pojęć w odniesieniu do środków i metod budowy.

Uświęcone tradycją budownictwo nasze — to budownictwo monolityczne.

Murujemy u nas domy z monolitycznych ścian o szablonowych grubościach i nie chcemy pogodzić się z myślą, że od czasu, kiedy używane do tych budów materjały weszły w użycie, grubości ścian znacznie zmalały, że dziurawi się te ściany przez stosowanie pustaków i t. d. — jednem słowem, że życie samo nam uświadamia wielką różnorodność i wielokrotność funkcyj, jakie w tych warunkach ma do spełnienia ściana. Wymaga się, żeby materjały używane w dzisiejszych budowlach stanowiły element niosący ustrój, odgraniczający ubikacje oraz dawały dobrą izolację termiczną i akustyczną. Jeżeli dodamy, że wymogi chwili stawiają dalsze żądania, a mianowicie: dużą ilość światła i powietrza, obronność przeciwlotniczo-gazową i t. d. — widzimy, że budowla w warunkach obecnych zadośćuczynić musi znacznie dalej sięgającym wymaganiom, niż dawniej.

Nasuwa się zatem słusznie wątpliwość, czy dzisiejsze materjały budowlane nadają się w obecnej formie do przejęcia wymienionych wszystkich funkcyj i czy nie należałoby ich rozdzielić, dając poszczególnym materjałom do spełnienia zadania najbardziej dla nich odpowiednie.

Jest to tem godniejsze rozważenia, że to co było dawniej koniecznością i dało się uzasadnić technicznie w odniesieniu do starych materjałów budowlanych, staje się obecnie świadomem szukaniem powierzchownych efektów, nie mających nic wspólnego z dążeniem do podniesienia poziomu i wymogów życia oraz zaspokojeniem głodu prawdziwej architektury. W zmienionych warunkach dążenie do zachowania dawnego wyrazu naszych miast przez ograniczenie się do bezkrytycznego stosowania tych samych od wieków sposobów budowy — nie może prowadzić do rezultatów i powinno, skłonić przynajmniej do zastanowienia się, czy istotnie to co stare jest również i dobre. Kurczowe trzymanie się tradycji i lekkomyślne potępianie nowoczesnych dążeń przeszkadza projektującym w spełnieniu zadań, do których są powołani. Ujemne rezultaty zaślepienia już dziś przejawiają się w trudnościach urbanistycznych. Zapędzeni w ciemny kąt musimy pogodzić się z myślą, że trzeba dać wolną rękę tym, którzy mając szerszy polot, potrafią szybciej uchwycić przyszłość.

Budownictwo nowoczesne uległo daleko sięgającej ewolucji, — wprowadzając do budowli system s z k i e l e t o w y dla przeniesienia obciążeń, pozostawiając ścianom tylko rolę wypełnienia i izolacji.

Jakkolwiek myśl nie jest nowa, gdyż filary świątyń greckich, czy żebra gotyckie lub drewniany szkielet domów średniowiecznych mają równie głęboki sens konstrukcyjny, — zasadniczą zmianę wprowadziły dopiero nowe materjały budowlane ostatnich lat, a mianowicie cement, a w szczególności s t a l.

Stając się najwybitniejszym materjałem konstrukcyjnym zdobyła stal łatwo siłą swych szerokich możliwości budownictwo przemysłowe i inżynierskie. Niewłaściwe jednak naśladownictwo innych materjałów przy używaniu jej w budownictwie mieszkaniowem, monumentalnem i utylitarnem nie pozwoliło niestety przez pewien okres czasu rozwinąć zastosowań stali do granic odpowiadających jej zaletom konstrukcyjnym.

Wprowadzenie zasad sztuki inżynierskiej do budownictwa postawiło zagadnienie stosowania stali w tej dziedzinie w nowem świetle. Stało się to tem łatwiej, że użycie szeregu nowych t. zw. „materjałów lekkich", lub „zastępczych", stosowanych ostatnio dla wykonywania ścian i stropów, pozwoliło na pozostawienie stali wyłącznie zadania przenoszenia obciążeń, a zatem funkcji, którą najlepiej z wszystkich innych materjałów może spełnić.

Budynki stalowo-szkieletowe rozpowszechniły się szczególnie w budownictwie mieszkaniowem krajów zachodnio-europejskich, dzięki wybitnym zaletom tego nowego sposobu budowania.

Jeżeli uświadomimy sobie, że stal jest materjałem o najwyższej wytrzymałości wśród innych materjałów budowlanych, że budynki stalowo-szkieletowe wznosić można szybko, niezależnie od pogody, użytkować je wcześniej niż inne, dalej, że można je dowolnie i łatwo przebudowywać, że są one ogniotrwałe i dają zabezpieczenie przeciw ruchom gruntu i w obronie przeciwlotniczo-gazowej, — zrozumiemy, że rozpowszechnienie się budownictwa stalowo-szkieletowego jest uzasadnione nietylko technicznie, ale i ekonomicznie, tem więcej, że budynki stalowo-szkieletowe pozwalają przy mniejszej powierzchni zajętej pobudowy na uzyskanie dużo większej zabudowanej przestrzeni na mieszkania.

Jaki jest stan obecny budownictwa stalowo-szkieletowego w Polsce i jaka jego przyszłość?

Poczynione u nas dotychczas doświadczenia tyczą się nietylko powszechnie znanych większych budynków ale i osiedli robotniczych, a nawet i małych willi. Wskazuje to na to, że przy odpowiedniem podejściu i pełnem wyzyskaniu możliwości konstrukcyjnych stali i szkieletu, można zapewnić tym nowoczesnym budowlom rentowność już w obecnych warunkach. Oczywiście, że w miarę jak budownictwo stalowo-szkieletowe będzie się u nas rozpowszechniać i przemysł budowlany oswoi się z nowemi metodami budowy oraz organizacją — rentowność tego budownictwa znacznie się zwiększy.

Architektów i konstruktorów czekających na wypowiedzenie się w stali nam nie brak. Nawskroś nowoczesne efekty estetyczne i korzyści jakie osiągnąć można stosując stal przełamią niewątpliwie nieuzasadnione trzymanie się tradycji budowli murowanych, która stoi na przeszkodzie spopularyzowaniu się u nas budownictwa stalowo-szkieletowego. Jedną z tych przeszkód jest i to, że dla wykonywania budowli stalowo-szkieletowych nie wystarcza znajomość rzemiosła — posiadać trzeba sztukę budowania. Budownictwo stalowo-szkieletowe wprowadza bowiem przymus planowości i zdrowego sensu.

H.

Opinjowanie obrotu kompensacyjnego z krajami pozaeuropejskiemi

ZWIĄZEK Izb Przemysłowo-Handlowych podaje do wiadomości zasady, jakiemi kierować się będzie (od 22 lutego aż do odwołania) przy opinjowaniu spraw, związanych z obrotem kompensacyjnym z krajami pozaeuropejskiemi, z któremi Polska posiada ujemny bilans handlowy, o ile dla poszczególnych krajów lub kategoryj tranzakcyj nie zostały ustalone zasady specjalne.

Każda z zamierzonych tranzakcyj opinjowana będzie według swobodnej oceny Związku Izb zależnie od jej gospodarczej celowości, przyczem zainteresowani powinni zachować poniżej wymienione zasady. Zasady te odnoszą się do przywozu towarów następujących: kawa, pieprz, ziele angielskie, cynamon, jądra pestek morelowych, śliwki suszone, banany, pomarańcze i grapefruity, rodzynki, ziarno kakaowe, skóry surowe suche, mokrosolone i suchosolone, skóry futrzane niewyprawione, orzechy kamienne. Import tych towarów powinien być, w ramach tranzakcyj wiązanych, kompensowany wywozem do krajów pochodzenia tych towarów. W obrotach kompensacyjnych z wymienionemi terytorjami geograficznemi może być dopuszczone odstępstwo od zasady kierunkowości eksportu kompensacyjnego, to znaczy podstawą przywozu może być wywóz do innego kraju, niż kraj skąd towary mają być przywiezione. Będzie to możliwe tylko w granicach następujących grup krajów: I grupa krajów Ameryki Środkowej, wyspy Morza Karaibskiego oraz kraje Ameryki Południowej z wyłączeniem Brazylji, Urugwaju i Argentyny; II grupa krajów Afryki z wyłączeniem Egiptu, Algieru, Tunisu, Marokka i Unji Południowo-Afrykańskiej; III grupa krajów Dalekiego Wschodu z wyłączeniem Japonji, Chin, Indyj Angielskich i Holenderskich, Australji i Nowej Zelandji. Tranzakcje kompensacyjne, zapewniające ścisłą kierunkowość w obrotach z krajami, wchodzącemi w skład wymienionych terytorjów, będą uprzywilejowane. Zasady niniejsze nie mają zastosowania do obrotu towarowego z Argentyną i Chinami. O ile tranzakcja dotyczy innych towarów lub krajów wyżej wymienionych, będzie opinjowana na zasadach specjalnych, ustalanych w każdym indywidualnym wypadku.

Warunkiem tranzakcji wiązanej jest w zasadzie dokonanie wywozu towarów polskich, poprzedzające przywóz. W wypadku, gdy przywóz ma nastąpić przed dokonaniem wywozu, przyjęcie tranzakcji wiązanej będzie uzależnione od dostarczenia zabezpieczenia, że wywóz zostanie dokonany. Zabezpieczenie dokonania wywozu polega na złożeniu przez stronę zainteresowaną w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego kaucji w gotówce lub w formie gwarancji bankowej.

W wypadkach konieczności zapewnienia polskiemu eksportowi pokrycia dewizowego importer zobowiązany będzie do złożenia w gotówce lub w formie gwarancji bankowej kwoty, należnej dostawcy zagranicznemu na rachunek specjalny w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompesancyjnego. Złożona kwota wypłacona będzie, na zlecenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, polskiemu eksporterowi, uczestniczącemu w danej tranzakcji wiązanej.

Podstawą tranzakcji wiązanej powinien być przedewszystkiem wywóz towarów nie figurujących, lub też figurujących w nieznacznych ilościach w statystyce eksportu do danego obszaru w poprzednim roku.

W tranzakcjach wiązanych, przywóz surowców przemysłowych będzie przedewszystkiem wiązany z wywozem towarów, mających łatwy zbyt na danym rynku zagranicznym, przywóz zaś innych towarów z wywozem towarów o trudniejszym zbycie.

W tranzakcjach wiązanych wartość wywozu do wartości przywozu powinna wyrażać się w stosunku 1 : 1. Korzystniejszy stosunek na rzecz importu może być dopuszczony w drodze wyjątku. Przy przywozie skór surowych, mokrosolonych i suchosolonych stosunek wartości wywozu do przywozu ustalono najwyżej na 1 : 3 na korzyść przywozu; skór futrzanych niewyprawionych conajwyżej na 1 : 1.

Wnioski o tranzakcje wiązane zainteresowani powinni kierować do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych za pośrednictwem właściwych Izb Przemysłowo-Handlowych. We wnioskach tych powinny być szczegółowo wymienione wszelkie istotne warunki tranzakcji oraz jej uzasadnienie.

Pozwolenia przywozu doręczane będą w tranzakcjach wiązanych za pośrednictwem Związku Izb.

Wszelkie dokumenty udowadniające wywóz i przywóz oraz wnioski zainteresowanych powinny być składane we właściwych Izbach Przemysłowo-Handlowych.

Za czynności swe przy tranzakcjach wiązanych Związek Izb Przemysłowo-Handlowych pobierać będzie opłaty w wysokości ½% od wartości przywozu, a dla surowców przemysłowych ¼% od wartości przywozu oraz ¼% od wartości wywozu.

Ożywienie w pracy polskich towarzystw żeglugowych w 1935 r.

DZIAŁALNOŚĆ polskich towarzystw żeglugowych w 1935 r. przedstawia się następująco:

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 614.228 t. towarów wobec 381.908 t. w r. 1934. Z ilości tej przypadło na linje regularne 221.640 t. (189.571 t. w r. 1934), na trampy zaś 392.588 t. (192.337 t.). Zwraca na siebie uwagę poważny wzrost przewozów w roku sprawozdawczym w żegludze nieregularnej t. j. przeszło o 100%. W eksporcie linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 123.341 t. (83.126 t. w 1934), w imporcie zaś 93.347 (93.538 t.) i w tranzycie 4.752 t. (10.907 t.). W żegludze nieregularnej statki towarzystwa wywiozły 260.947 t. towarów (115.193 t.), przywiozły zaś 123.108 t. (38.056 t.). Między portami zagranicznemi przewieziono 8.533 t. towarów (39.089 t. w 1934 r.).

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe przewiozło w r. ub. ogółem 91.268 t. towarów (89.925 t. w r. 1934), z czego na eksport przypada 61.802 t. (62.016 t.) towarów, oraz 753 konie (221), na import zaś 29.466 t. (28.909).

Polsko - Transatlantyckie Tow. Okrętowe przewiozło w roku sprawozdawczym ogółem 7.655 pasażerów (7.517 w r. 1934), w tem do Ameryki 4.269 (4.363), z Ameryki zaś 3.386 (3.154). Ładunków przewieziono ogółem 19.503 t. (13.523 t.), z czego do Ameryki 10.718 t. (7.104 t.), z Ameryki 8.785 t. (6.419 t.). Statki przewiozły w roku sprawozdawczym o 25% więcej poczty, niż w r. 1934. Przez Atlantyk statki towarzystwa odbyły po 14 podróży w każdą stronę, podobnie jak i w poprzednim roku.

Na linji polsko-palestyńskiej przewieziono ogółem 27.909 pasażerów (20.728 w r. 1934), w tem w kierunku południowym 22.632 (15.359), w kierunku zaś północnym 5.277 (5.369). Na linji tej statki przewiozły ogółem 13.624 t. (6.590 t.) towarów, w tem w kierunku południowym 10.113 t. (4.853 t.), w kierunku zaś północnym 2.811 (1.737 t.). Na linji polsko-palestyńskiej statki towarzystwa odbyły 29 podróży wobec 24 w r. 1934.

W roku sprawozdawczym urządzonych zostało 11 wycieczek morskich, gdy w r. 1934 — 20. W r. 1935 w wycieczkach wzięło udział 6.133 osób, podczas gdy w r. 1934 4.890 osób.

Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob) przewiozło w r. ub. 457.367 t. węgla (471.816 t. w 1934 r.), z czego na węgiel eksportowy przypada 446.944 t. (446.005 t.), na węgiel zaś przewożony między portami zagranicznemi 10.623 t. (25.811 t.). Statki towarzystwa przebyły w roku sprawozdawczym 137.508 mil morskich (141.160), odbywając 164 podróże (168).



ŁOTWA



Z życia Łotwy

NAJWIĘKSZYM ewenementem dnia, absorbującym uwagę całego prawie społeczeństwa łotewskiego, jest obecnie sprawa zmiany na stanowisku prezydenta Republiki.

Dotychczasowy prezydent Kwiesis ustąpił z powodu wygaśnięcia kadencji — wybory nowego prezydenta nie mogą nastąpić, bo niema parlamentu, który w myśl konstytucji powołany jest do desygnowania głowy Państwa. Znaleziono inne wyjście, mianowicie czasowo, do chwili przeprowadzenia zmiany konstytucji, funkcje prezydenta Republiki sprawować będzie premjer Ulmanis. W ten sposób w ręku premjera Ulmanisa znajdzie się pełnia władzy państwowej — podobnie jak to jest obecnie w Niemczech.

Zastępcą premjera Ulmanisa nie będzie dotychczasowy wice-premjer Skujenieks ale min. wojny gen. Balodis.

Na życie wewnętrzne Łotwy zmiany te nie wywrą większego wpływu — jest bowiem powszechną tajemnicą, że od przewrotu majowego w 1934 r. min. Ulmanis jest nietylko premjerem ale faktycznym dyktatorem. Jego dwuletnie prawie rządy nadały politycznemu i gospodarczemu życiu Łotwy fizjonomję wyraźną i odrębną od dotychczasowej.

Jeżeli chodzi o dziedzinę gospodarczą — to mimo istniejącego kryzysu osiągnięto tu duże rezultaty. Skomasowano bankowość, umożliwiając potanienie kredytu, przeprowadzono sanację handlu i przemysłu, likwidując jednostki gospodarczo słabe lub posiadające zaszarganą opinję. Rolnictwo uzyskało znaczne ulgi w formie oddłużenia. Powołano wreszcie do życia centralne reprezentacje w postaci Izb: przemysł.-handlowej, rzemieślniczej, rolniczej i pracy. Emanacją tych Izb będzie Państwowa Rada Gospodarcza, mająca narazie zastępować nieistniejący parlament.

Budżet państwowy został zrównoważony, deficyt bilansu handlowego zredukowano do minimum, bilans płatniczy wykazuje nadwyżkę paromiljonową. Jeżeli dodamy do tego jeszcze niebywały wzrost poczucia narodowego, zanik partyjnictwa i duże rezultaty na polu scalania żywiołu łotewskiego — to musimy przyznać, że rządy premjera Ulmanisa wyszły dla Łotwy z pożytkiem. Posiadając obecnie pełnię władzy nietylko faktycznie ale i nominalnie, Karol Ulmanis będzie niezawodnie szedł dalej do wymarzonego przez siebie celu, aby *Łotwę uczynić łotewską*, a Łotyszów zrobić gospodarzami swej ziemi.

Hasła te nie pokrywają się, naturalnie, z interesami licznych w Łotwie mniejszości narodowych. Ale cóż robić? Życie jest życiem. (S)

Prasa łotewska o nominacji wicemin. Koca na prezesa Banku Polskiego

PRASA łotewska omawia obecnie mianowanie wiceministra Koca prezesem Banku Polskiego, przyczem zaznacza, że prezes p. Adam Koc jest zwolennikiem utrzymania stałego kursu waluty. Nominacja jego dowodzi, podkreślają dzienniki, że w polskiej polityce finansowej nie przewiduje się żadnych zmian i że w dziedzinie stosunków walutowych nie nastąpią żadne zmiany.

Równocześnie organ wojskowy ,,Latwijas Kareivis'' podkreśla, że Polska będzie wywiązywać się nadal ze swych zobowiązań zagranicznych.

Polsko-łotewskie narady lniarskie

DZIĘKI staraniom wileńskich kół lniarskich udało się nawiązać bliższy kontakt z łotewskiemi organizacjami lniarskiemi przez co umożliwiona została stała wymiana informacyj zarówno co do produkcji jak i zbytu tego artykułu.

Łotewscy specjaliści lniarscy wyrażają się o lnie wileńskim z największem uznaniem, podnosząc dodatnie skutki wprowadzonej ostatnio w Polsce standaryzacji lnu trzepanego i opakowania oraz przeprowadzonej selekcji nasion.

W końcu lutego r. b. bawiła w Rydze delegacja Wileńskiej Izby Przem.-Handlowej, interesując się możliwościami zbytu lnu polskiego za pośrednictwem łotewskich organizacji lniarskich. Należy tu zaznaczyć, że len polski jest tańszy od łotewskiego — dorównywując mu pod względem gatunku. (S)

Polityka gospodarcza rządu łotewskiego

PREMJER Ulmanis z okazji Dnia Włościanina wygłosił obszerne przemówienie, w którem omówił szereg posunięć rządu w dziedzinie gospodarczej. Z przemówienia tego wynika, że polityka uprzywilejowania wsi będzie w dalszym ciągu prowadzona zarówno przez rozszerzenie działalności kredytowej Banku Łotwy oraz Banku Ziemskiego, jak też dzięki akcji ,,wyrównania cen na artykuły przemysłowe''. Tak np. ceny cegieł zostały już obniżone z 50—60 łatów do 25 łatów za 1000 sztuk. W tym samym kierunku zmierza również obniżka taryf kolejowych na szereg artykułów konsumowanych przez wieś. Premjer oświadczył, iż rząd zdecyduje się raczej na powiększenie wywozu drzewa, niż na zaniechanie swej polityki gospodarczej.

Bilans roczny Banku Łotwy

RADA Banku Łotwy zatwierdziła sprawozdanie roczne za 1935 r., wykazujące zysk brutto 8.862 tys., a czysty zysk w sumie 2 milj. łatów. W porównaniu z rokiem 1934 zysk brutto zmniejszył się obecnie o 440 tys. łatów.

W sprawozdaniu zwraca uwagę duża stosunkowo ilość odpisów strat, poniesionych w związku z likwidacją różnych przedsiębiorstw przemysłowych, banków oraz firm prywatnych. (S)

Czy oficjalna dewaluacja łata?

WALUTA łotewska posiada podwójny kurs — oficjalny, według którego łat zrównany jest z frankiem szwajcarskim, a więc posiada mniej więcej wartość 1.70 zł, i nieoficjalny, giełdowy, gdzie wartość łata notowana jest ostatnio na poziomie 1,25 — 1,30 zł.

Ta właśnie różnica kursów stała się przyczyną wprowadzenia w Łotwie restrykcyj walutowych, zamknięcia giełdy ryskiej i t. d. Rząd bowiem uparcie dążył do utrzymania łata na parytecie złotym i nie przyznawał się do istniejącej już faktycznie dewaluacji pieniądza łotewskiego. Tak było dotychczas.

W ostatniej jednak chwili coś się zmieniło i jesteśmy dziś świadkami oficjalnego niejako stwierdzenia spadku waluty łotewskiej. Stało się to przy zawieraniu umowy handlowej z Belgją. Długo ta umowa nie mogła być zawarta właśnie z powodu rozbieżności co do określenia kursu łata. Wreszcie rząd łotewski odstąpił od dotychczasowych zasad i zgodził się na przyjmowanie swej waluty w rozliczeniach eksportowych po kursie realnym, a więc znacznie niższym od oficjalnego.

W ten sposób, po raz pierwszy, stwierdzone zostało urzędowo istnienie podwójnego kursu łata: wewnętrznego i zagranicznego. (S)

Bilans płatniczy Łotwy

JAK wynika z ogłoszonego sprawozdania łotewskiego Urzędu Statystycznego bilans płatniczy Łotwy za 1935 r. zamknięty został saldem dodatniem w sumie 4 i pół mil. łatów.

Ruch statków w portach łotewskich

Jak wynika z ogłoszonego sprawozdania w ciągu roku ub. odwiedziły porty łotewskie 2.854 statki, posiadające ogółem 1.424.299 NRT. Z portów zagranicznych przybyły 1654 jednostki morskie z 1.045.029 NRT, zaś z portów wewnętrznych 1.200 jednostek z 379.270 NRT. (S).

Tranzakcje solne

W ROKU ub. Łotwa zakupiła w Rosji Sow. 14 tys. ton · soli. Obecnie prowadzone są znowu pertraktacje o dostawę takiej samej ilości w roku bież. Przez szereg lat jednym z głównych dostawców soli na rynek łotewski była Polska. Obecnie z powodu panującego zastoju w naszych obrotach towarowych rynek ten prawie całkowicie przejęła Rosja Sow. — chociaż tak pod względem gatunku, jak i ceny sól polska wytrzymuje wszelką konkurencję.

Łotwa w konwencji drzewnej

Jak podaje prasa, Łotewska Izba Przem.-Handlowa postanowiła przyłączyć się do European Timber Exporters Convention.

Ulgi w tranzycie drzewnym

MIN. FINANSÓW wydał zarządzenie w sprawie uproszczenia formalności celnych i zastosowania pewnych ulg przy przewozie tranzytowym materjałów leśnych. Narazie ulgi te stosowane będą tylko do transportów idących tranzytem kolejowym od strony stacyj granicznych Wałk i Ruen. (S)

Zarządzenie w sprawie ruchu samochodów ciężarowych

DĄŻĄC do ułatwień w ruchu tranzytowym min. finansów zarządziło aby zagraniczne samochody ciężarowe przepuszczane były przez łotewskie komory celne i punkty graniczne o każdej porze dnia i nocy. Zarządzenie to weszło już w życie.



ESTONJA



Aktualności estońskie

ESTONJA żyje obecnie pod znakiem haseł politycznych. Sprawy gospodarcze zeszły przez to niejako na plan drugi. Najważniejszą dzisiaj kwestją, o której się wszędzie mówi i bardzo dużo pisze — to zmiana istniejącej konstytucji.

Inicjatywa wyszła w tym względzie od rządu, a ściślej od prezydenta państwa Pätsa, który dobrowolnie chce się zrzec na korzyść narodu części swych praw, przyznanych mu przez obowiązującą obecnie konstytucję. Poprostu uważa, że Estonja nie może być rządzona autokratycznie ale demokratycznie.

Stanowisko prezyd. Pätsa zaaprobowane zostało przez cały naród, który w czasie przeprowadzonego niedawno referendum ludowego w znacznej swej większości wypowiedział się za zmianą obowiązującej konstytucji. Następnym etapem będą wybory przedstawicielstwa narodowego, mającego w ciągu 6-ciu miesięcy przygotować nowy projekt konstytucji.

Nastrojów przedwyborczych jeszcze się nie czuje — ale pewne ożywienie polityczne jest już widoczne. Po świętach Wielkanocnych kampanja wyborcza rozpęta się na dobre, tuszując i odsuwając na bok inne sprawy. Uchwalenia nowej konstytucji trzeba się spodziewać gdzieś około jesieni. Tak się przedstawia odcinek polityczny. Jeżeli chodzi o życie gospodarcze to rozwija się ono normalnie, wykazując raczej poprawę niż spadek konjunktury.

Bardzo charakterystycznem zjawiskiem, które dało się ostatnio zauważyć, to tendencja do zwyżki cen artykułów pierwszej potrzeby, a zwłaszcza produktów żywnościowych.

Narazie trudno powiedzieć czy jest to zjawisko przejściowe — czy też tendencja stała, mogąca zachwiać podstawami ustabilizowanego dziś rynku estońskiego.

Drugim, dość znamiennym dla obecnych czasów objawem jest ruchliwość inicjatywy prywatnej, poszukującej, jak się zdaje, lokaty dla swych kapitałów. Interesują projekty rozbudowy przemysłu, tworzenia nowych gałęzi, zakładania nowych przedsiębiorstw, nowych fabryk. Niektórzy z przemysłowców estońskich penetrują rynek łotewski i litewski — z widocznym zamiarem wykorzystania pojemności tych rynków dla siebie. Zainteresowanie sią Łotwą i Litwą wypływa i z tego jeszcze względu, że coraz bazdziej utrwala się przekonanie, iż konieczność życiowa zmusi kiedyś te trzy państwa bałtyckie do ścisłego porozumienia gospodarczego, a może nawet do zawarcia unji celnej.

Ostatnio między Łotwą i Litwą zawarta została dodatkowa umowa, regulująca sporne kwestje w dziedzinie wymiany towarowej, oraz likwidująca stare zaległości pieniężne, powstałe w Łotwie wskutek wprowadzenia ograniczeń dewizowych. (S)

Monopolizacja gospodarki leśnej w Estonji

SPECJALNA komisja rządowa powołana do uregulowania sprawy lasów państwowych postanowiła, iż wyłączna eksploatacja lasów przechodzi w ręce zarządu tartaków państwowych. Ze względu na to, że większość lasów estońskich jest w rękach państwa, postanowienie to stwarza pewnego rodzaju monopol.

Komunikacja lotnicza w Estonji

WEDŁUG statystyki estońskiej w ub. sezonie lotniczym przez Tallin przewiozły poszczególne firmy następujące ilości pasażerów: fińska Aero 4.836 osób, Polskie Linje Lotnicze „Lot" 352, szwedzki Aerotransport 4.500, niemiecko-sowiecki Deruluft 3.374.

Angielskie kontyngenty bekonowe

ANGLJA przyznała państwom bałtyckim na czas od 26/II do 30/IV r. . następujące kontyngenty bekonowe: Łotwa — 6.453 cwt., Estonja — 6.917, Litwa — 27.208, Finlandja — 3.689. Kontyngent przyznany Polsce wynosi 73.321, Sowietom — 7.840 cwt.

Rozmowy w sprawie zakupów niemieckich w Estonji

W TYCH dniach wyjechała do Berlina delegacja estońskich kół gospodarczych, w celu omówienia sprawy nowych zakupów niemieckich w Estonji. W rozmowach tych ma być poruszona sprawa zakupu przez Niemcy w Estonji 20.000 sztuk świń. Jak wiadomo, w r. ub. Niemcy zakupiły w Estonji około 35.000 sztuk świń.

Stan estońskiej floty handlowej

WEDŁUG ogłoszonego zestawienia Estonja posiadała z początkiem r. b. 384 jednostki, przedstawiające łącznie 146.317 BRT. Parowców było w tym czasie 90 o ogólnym tonażu 115 tys. BRT. W porównaniu ze stanem z roku ub. estońska flota handlowa zwiększyła się obecnie o 17 tys. BRT. (S)

Nowa gałąź przemysłu

GRUPA przemysłowców estońskich zwróciła się do Min. Gospodarki Narodowej o zezwolenie na otwarcie fabryki sztucznego jedwabiu. W nowej tej gałęzi przemysłu miałyby być również zaangażowane kapitały zagraniczne. Min. Gosp. Narodowej dotychczas nie wypowiedziało się jeszcze w sprawie tej propozycji. (S).

FINLANDJA

Fińsko - francuski układ handlowy

MIĘDZY Francją i Finlandją zawarty został układ handlowy, regulujący do końca r. b. obopólną wymianę towarową, zapewniając eksportowi francuskiemu klauzulę największego uprzywilejowania. Finlandja utrzymała w całości dotychczasowe kontyngenty dla swego eksportu do Francji. (S).

Odebranie subsydjum linji okrętowej

PARLAMENT fiński postanowił cofnąć subsydjum rządowe wypłacane Tow. okrętowemu, utrzymującemu komunikację między portami fińskiemi i portami Ameryki Południowej. Subsydjum wynosiło 2 mil. mk. fin. Cofnięcie subsydjum odbije się prawdopodobnie na podrożeniu frachtów. (S).

Motoryzacja Finlandji

MOTORYZACJA Finlandji postępuje szybko naprzód. W ciągu 10 mies. r. ub. ilość samochodów zwiększyła się o 4 tys. — osiągając 35.129 sztuk. Liczba samochodów osobowych wzrosła z 20.451 do 22.730, zaś samochodów ciężarowych z 10.872 do 12.399.

Zestawienie to nie obejmuje naturalnie samochodów zakupionych przez wojsko dla celów obrony kraju. Rozwojowi motoryzacji — poza liberalną ustawą celną — sprzyjają również wybitnie: taniość materjałów pędnych i dobre drogi. (S)

SZWECJA

Znamienne oświadczenie szwedzkiego ministra finansów o stabilizacji

W DNIU 7 marca szwedzki minister finansów wygłosił przemówienie, w którem, omawiając związki zachodzące między sytuacją rolnictwa a polityką monetarną, przyznał się, że nie jest zwolennikiem stałej waluty, jeżeli stałość jej może być osiągnięta tylko drogą nacisku na ceny i wynagrodzenia za pracę. „Stabilizacja", która oznacza tylko powrót do złota z bardzo małą faktyczną stabilizacją warunków gospodarczych, musi być oceniana — zdaniem ministra — z najdalej idącą ostrożnością.

Oświadczenie szwedzkiego ministra finansów, odpowiadające w pewnej mierze poglądom Anglji, przodującej w bloku sterlingowym, powinno być uważane za bardzo charakterystyczne.

Handel zagraniczny Polski w lutym

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego przedstawiał się w lutym r. b. następująco:

Przywóz 217.761 ton, wartości 76.265 tys. zł.

Wywóz 952.765 ton, wartości 77.874 tys. zł.

Saldo dodatnie w lutym r. b. wyniosło więc 1.609 tys. zł.

W porównaniu ze styczniem r. b. wywóz zmniejszył się o 2.898 tys. zł., natomiast przywóz wzrósł o 651 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): jaj o 1,6, bekonów o 1,4, żyta o 1,1, jęczmienia o 0,9, mąki żytniej o 0,8, szynek, polędwic wieprzowych w opakowaniu hermetycznem o 0,8, kłód, dłużyc o 0,7, siarczanu amonu o 0,6, nasion buraków cukrowych o 0,5, blachy żelaznej, stalowej o 0,5, przędzy wełnianej o 0,4, papierówki o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): węgla o 3,5, lnu i odpadków o 3,4, mięsa świeżego, mrożonego, solonego o 2,4, owsa o 1,5, trzody chlewnej o 1,0, podkładów kolejowych, sliprów o 0,8, żelaza i stali o 0,6, nasion, ziaren i owoców oleistych o 0,4, masła o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): wełny owczej surowej niepranej o 2,7, wełny owczej pranej o 1,0, maszyn włókienniczych o 0,7, skór surowych o 0,6, wełny owczej czesanej o 0,6, nasion, ziaren i owoców oleistych o 0,5, odpadków wełnianych o 0,5.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w miljn. zł.): żelastwa o 1,8, bawełny i odpadków o 1,0, nawozów o 0,5, pomarańcz i cytryn o 0,4, miedzi, blachy miedzianej o 0,4.

Zaznaczyć należy, że w lutym r. ub. handel zagraniczny Polski przedstawiał się następująco (w miljn. zł.): przywóz 63,9, wywóz 68,5. W ten sposób jakkolwiek w r. ub. dodatnie saldo, wynoszące 4,6 miljn. zł., było większe niż w lutym r. b., ogólne obroty, wynoszące 132,4 miljn. zł., były znacznie mniejsze od tegorocznych, wynoszących 154,1 miljn. zł. Wzrost obrotów świadczy o ożywieniu w gospodarstwie.

Otwarcie kursów dla rybaków dalekomorskich

W DNIU 18-tym marca zapoczątkowana została nowa era w pracy nad rozwojem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego dzięki otwarciu kursów szkolenia kandydatów na dalekomorskich rybaków.

Otwarcia kursów dokonał komisarz rządowy Ministra Przemysłu i Handlu przy rybołówstwie dalekomorskiem kmdr. Kosianowski, który zaznajomił zgromadzonych w liczbie 45 kandydatów z ciążącemi na nich obowiązkami, podkreślając pionierski charakter ich pracy, jako młodych polskich rybaków dalekomorskich. Rząd polski, doceniając doniosłość akcji szkolenia kadr marynarzy — rybaków, popiera ją finansowo, żąda jednak wzamian wiernej służby i rzetelnej pracy na obranem przez nich polu. Dyscyplina na kursach wzorowana jest na dyscyplinie wojskowej, jest to bowiem nieodzowny warunek dobrego zorganizowania „trzeciej floty", jaką jest rodząca się w Polsce dalekomorska flota rybacka.

W r. b. poraz pierwszy uruchomiono — oprócz kursu dla motorzystów — kurs wyższy nawigacyjny, którego absolwenci, po odbyciu odpowiedniej praktyki i stage'u, będą pierwszymi w Polsce kandydatami na stanowiska kapitanów na rybołówczych statkach dalekomorskiego rybołówstwa. Przestrzeń dla żeglugi takich statków jest ogromna, zakres pracy rybołówczej wszechstronny, a odpowiedzialność za sprzęt i za ludzi bardzo wielka, gdyż statki dalekomorskiego rybołówstwa mają od 14-tu do 30-tu członków załogi. Tak więc zapoczątkowanie szkolenia kandydatów na rybackich kapitanów dalekomorskich jest doniosłym faktem w rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego.

Normalne wykłady, które prowadzone będą w Szkole Morskiej a częściowo w gmachu „Mewy", rozpoczną się dnia 20 b. m. Wykładowcami na kursach są profesorowie Szkoły Morskiej w Gdyni. Kursy trwać będą do początku maja b. r. W terminie tym absolwenci kursów zostaną wcieleni do załóg statków, wyjeżdżających na połowy szkockie.

W dniu 19 b. m. uczestnicy kursu udali się w zwartym szyku do kościoła na nabożeństwo, odprawione z okazji dnia Imienin Marszałka Piłsudskiego.

Z działalności The British and Polish Trade Bank A. G. w Gdańsku

W DNIU 24 lutego b. r. odbyło się Walne Zgromadzenie The British and Polish Trade Bank w Gdańsku.

Według sprawozdania, przedstawionego przez Dyrekcję Banku, rok ubiegły, pomimo trudności, których terenem było W. M. Gdańsk w 1935 r., został zakończony zyskiem, wynoszącym 333.406 guldenów gdańskich. Nadwyżka ta odpowiada mniej więcej zyskowi z roku poprzedniego, przyczem wobec niemal wyłącznego zaangażowania kapitałów własnych Banku w tranzakcjach eksportowych nie ucierpiały one wogóle wskutek dewaluacji guldena.

Na Walnem Zgromadzeniu uchwalono wypłacić dywidendę w wysokości 3 ½ % od kapitału zakładowego, wynoszącego 5 ½ miljonów guldenów.

Bilans Banku zamyka się sumą 38,1 milj guldenów. Pozycja „wierzyciele" wynosiła w końcu 1935 r. 13,2 milj. guldenów, rachunek „dłużników" 22,4 milj. guldenów, a portfel wekslowy — 2,4 milj. guldenów. Stan kasy i sum do dyspozycji w bankach utrzymał się na wysokim poziomie 6,9 milj. guldenów.

W związku z ustąpieniem z Rady Nadzorczej dotychczasowego prezesa p. Ministra dr. Góreckiego, został wybrany do Rady Nadzorczej wiceprezes Banku Gospodarstwa Krajowego p. Józef Kożuchowski. Pozatem wszedł do Rady Nadzorczej, jako nowy członek, p. Marjan Turski, dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego. Prezesem Rady na 1936 r. został wybrany sir William Grenfell Max-Muller, G. B. E., K. C. M. G. Londyn.

Rekordowe połowy przybrzeżne w lutym

OGÓLNE połowy naszego rybołówstwa przybrzeżnego i pod Bornholmem w lutym wyniosły 3.966,6 tys. kg. ryb, wartości 228,8 tys. zł. Z ogólnej ilości przypada 99,7 % na połowy przybrzeżne, reszta zaś na połowy bornholmskie.

W stosunku do odpowiedniego miesiąca ub. r. ilościowo połowy wzrosły o 1.600 tys. kg., wartościowo zaś o 30 tys. zł. W porównaniu ze styczniem b. r. połowy zwiększyły się o 172 tys. kg., wartościowo jednak były o 67 tys. zł. niższe w związku ze spadkiem cen na szproty. Gdyby nie ostatni tydzień lutego, w którym wskutek zamarznięcia portu połowy były ograniczone, to ogólny wynik lutego byłby jeszcze wyższy.

Szproty stanowią 93 % ilości ryb złowionych w lutym, wartościowo zaś zaledwie 65 %. Jeżeli do tego dodamy połowy śledzików — w ilości 6 % i wartości 21 % ogólnych połowów, to na inne gatunki pozostaje wagowo 1 %, a wartościowo 14 % ogólnych połowów.

Warto podkreślić, że połowy ryb w miesiącu lutym (3.967 t.) są wyższe niż w całym r. 1930, kiedy wyniosły 3.119 t. Należy podkreślić, że w latach od 1921 do 1930 ogólny wynik połowów wykazywał ciągły i stały wzrost, przyczem maksimum przypadło właśnie na r. 1930. Jeżeli chodzi o zbyt połowów, to 85 % sprzedano wędzarniom, zaś na rynku miejscowym w stanie świeżym sprzedano 555,8 tys. kg., wartości 70,8 tys. zł., do Gdańska zaś wysłano 23,5 tys. kg., wart. 4,9 tys. zł.





I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LUTYM.

W lutym b. r. do portu gdyńskiego weszło i wyszło na morze ogółem 668 statków (900 w styczniu) o łącznej pojemności 706.993 trn (868.667 trn), z czego na wejście przypada 327 jednostek o pojemności 343.224 trn, na wyjście 341 jednostek o poj. 363.769 trn.

Bandera polska zajęła drugie miejsce za szwedzką, a przed Stanami Zjednoczonemi. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu sprawozdawczym, wyniósł 1.049,6 trn, średnia zaś ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 34.

● OBRÓT PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM.

Obrót portu gdyńskiego w lutym r. b. przedstawiał się następująco (w tonach — w nawiasach dane za styczeń r. b.): ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wynosił 532.258,9 (753.813,1), z czego na obrót zamorski przypada 529.084,4 (748.668,5).

Na przywóz przypada 67.665,5 t., na wywóz 461.418,9 t.

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.174,5 t., w tem przywóz 2.769,6 t., wywóz zaś 404,9 t.

Z powodu wstrzymania żeglugi na Wiśle, nie odbywał się w miesiącu sprawozdawczym obrót z wnętrzem kraju drogą wodną.

Ogólne obroty towarowe w lutym b. r. wzrosły w porcie gdyńskim w stosunku do lutego r. ub. o 9,6%.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM W LUTYM.

W lutym b. r. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 1.640 osób, w czem przyjechało 250, wyjechało zaś 1.390 osób. Największy ruch pasażerski w lutym r. b. zanotowano na linji Gdynia — Brazylja (908 osób), w związku z wyjazdem emigrantów na S/S „Pułaski".

● TARYFY PORTOWE.

Z dniem 1 marca r. b. w ramach czechosłowacko-polskiej taryfy portowej dopuszczono przewóz olei roślinnych, wytworzonych w olejarniach portowych w Gdyni i Gdańsku, na podstawie ulgowych stawek, przewidzianych na przewóz olei, dowiezionych morzem. Na przewóz jaj węgierskich do portów wprowadzono bezpośrednie stawki od punktu granicznego pod Helambą, na przewóz szprotów osmażanych, opiekanych, marynowanych w occie, oliwie lub sosach do Austrji przez Breclav i Devinska Nova Ves, na makulaturę do czechosłowackich fabryk papieru, na wosk ziemny surowy i oczyszczony do Breclav, Moravska Ostrava, Privoz i Pragi, na piece żelazne od stacyj czechosłowackich i granic austrjackich, węgierskich i rumuńskich, na wyroby drewniane od stacji Lanskroun, na masło kakaowe do Austrji przez Breclav i na klej z Austrji przez Devinska Nova Ves.

● PIERWSZE ZEBRANIE RADY PORTOWEJ W GDYNI.

Pierwotnie wyznaczony termin pierwszego zebrania Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni (na dz. 17 marca) przesunięty został na dzień 24 marca r. b.

● WICEKONSULAT REP. COSTARICA.

P. Prezydent R. P. udzielił egzekwatur p. Aleksandrowi Wiatrakowi, Vicekonsulowi Honorowemu Republiki Costarica na obszar miasta Gdyni z siedzibą w Gdyni.

● ZAGRANICZNA WYCIECZKA W GDYNI.

Pod przewodnictwem prof. Wiese do Gdyni przybyła wycieczka 20-tu studentów Wyższej Szkoły Techniczno-Budowlanej ze Szczecina. Uczestnicy zwiedzili port, Zakłady Wodociągów i Kanalizacji m. Gdyni oraz zapoznali się z systemem budowy magazynów i urządzeń przeładunkowych.

● INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM W LUTYM.

W ciągu lutego b. r. w porcie gdyńskim wykonano następujące inwestycje: w dziale budowli morskich wykonano 125 m. b. umocnienia brzegu przy firmie „Paged"; w dziale wodociągów i kanalizacji przyłączono do sieci portowej instalację wodociągową firmy „Mewa" oraz ułożono 460 m. b. rurociągów na linji, łączącej miejską sieć wodociągową z siecią portową. W dziale budowli naziemnych wykończono przy budowie magazynu nr. 9 w strefie wolnocłowej komorę pierwszą oraz przystąpiono do krycia dachu Przy budowie domu biurowego dla robotników oraz magazynu nr. 9 wykonano konstrukcję dachu. Przy budowie garaży portowych i mieszkań dla strażaków przystąpiono do zakładania instalacji centralnego ogrzewania i wodociągów. Przy budowie warsztatów portowych ustawiono konstrukcję żelazną dachu. Przy budowie elektrowni S. A. „Gródek" wykonano fundamenty oraz konstrukcję żelbetową parteru rozdzielni. Przy budowie hangaru Morskiego Instytutu Rybackiego pokryto dach oraz prowadzono roboty wewnętrzne.

● POWRÓT S/S „WISŁA" Z PIERWSZEJ PODRÓŻY DO POŁUDNIOWEJ AMERYKI.

Dnia 6 marca przybył do Gdyni S/S „Wisła", należący do „Żegluga Polska S. A." Jak wiadomo, S/S „Wisła" wyruszył przed szeregiem tygodni w pierwszą podróż do kilku portów południowo-amerykańskich, inaugurując tem samem nową polską linję regularną. S/S „Wisła" w powrotnej drodze wstąpił jeszcze do portu w Bergen.

Jak wiadomo, na linji południowo-amerykańskiej będzie również kursował S/S „Pułaski", stanowiący własność „Gdynia-Ameryka Linje Żeglugowe". Przed paru dniami wyruszył on w pierwszą podróż.

● Z KOMISJI OPŁAT PORTOWYCH.

Dnia 13 lutego odbyło się w Urzędzie Morskim Zebranie Komisji Opłat Portowych T. Rady Portu pod przewodnictwem p. Prezesa Rummla. Na zebraniu tem rozpatrywano sprawy opłat portowych od statków, opłat od ładunków oraz opłat za dźwigi.

● Z KOMISJI MORSKIEJ IZBY P. i H.

W dniu 19 lutego odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Juljana Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Jako pierwszy punkt porządku dziennego rozpatrzony został projekt nowych przepisów izbowych, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę wagowych i mianowanych przez nią talimanów. Po szczegółowem omówieniu zasad, na których nowe przepisy będą oparte, Komisja powierzyła specjalnie wyłonionej podkomisji bliższe zbadanie sprawy zaprzysiężenia przez Izbę pomocników wagowych, pracujących w porcie gdyńskim, jak to już ma miejsce w niektórych dobrze zorganizowanych portach zagranicznych. Dla wykonania tej pracy Komisja wyznaczyła termin 2-tygodniowy, poczem projekt przepisów będzie rozpatrzony i zatwierdzony w formie ostatecznej. Następnie Komisja rozważyła projekt przepisów wykonawczych dla zwalniania firm gdyńskich od państwowego podatku przemysłowego. Komisja stanęła na stanowisku że zwalniania te powinny być stosowane w sposób jak najbardziej liberalny, ze względu na to, że działalność gospodarcza firm gdyńskich w pierwszym

rzędzie przyczynia się do rozwoju portu i miasta Gdyni.

Komisja zwróciła uwagę na przewlekłość obecnie obowiązującej procedury przy zwalnianiu od wspomnianego podatku. Ograniczenia stosowane w tej dziedzinie przez władze skarbowe oraz ta przewlekłość stoją zdaniem Komisji w sprzeczności z intencjami obowiązującej pod tym względem ustawy.

Po przyjęciu wniosku o zaprzysiężeniu przez Izbę jednego nurka dla portu gdyńskiego, Komisja wyłoniła specjalną podkomisję dla rozpatrywania sporów, wynikłych na tle interpretacji uzansów w handlu zamorskim. Komisja wyraziła przytem zdanie o konieczności rejestrowania uzansów przez Izbę, jak również i wyroków sądów arbitrażowych, odbywających się w sprawach morskich wraz z ich umotywowaniem.

● PROJEKT NOWEJ TARYFY EKSPEDYTORSKIEJ W GDYNI.

W Katowicach odbyła się narada, poświęcona omówieniu projektu nowej taryfy ekspedytorskiej w porcie gdyńskim.

W dyskusji stwierdzono, że projekt taryfy ułożony został zgodnie z ogólnie istniejącą tendencją zniżenia cen usług gospodarczych, przyczem jednak zrobiono wyjątek w wypadku kilkunastu artykułów, dla których stawki obniżone zostały dawniej do bardzo niskiego poziomu.

Po omówieniu zakwestjonowanych stawek, przedstawiciele gdyńskich ekspedytorów oświadczyli, że związek ich rezygnuje z projektowanego podwyższenia opłat za ekspedycję szeregu artykułów, obstając jednak przy utrzymaniu wyższych stawek w 8 pozycjach taryfy.

W dalszym ciągu dyskusji ustalono, że nowa taryfa może być wprowadzona w życie z tem zastrzeżeniem, iż w sprawie nieuzgodnionych stawek ekspedytorzy porozumieją się ze swymi klientami. W wypadku nieuzgodnienia stanowisk obu stron istniałaby możliwość odwołania się do arbitrażu Izb Przemysłowo-Handlowych. Wprowadzenie w życie nowej taryfy uznano za sprawę pożądaną i pilną.

● PROBLEM RUCHU PRZETOKOWEGO W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie gdyńskim dokonano próby użycia traktora motorowego jako środka pomocniczego do przetaczania wagonów. Wyniki tej próby były dobre.

● INWESTYCJE PORTOWE DLA RYBOŁÓWSTWA NA WYBRZEŻU MORSKIEM.

Po wykonaniu na wybrzeżu w latach ubiegłych różnych inwestycyj portowych dla użytku rybaków, obecnie przystępuje się do budowy nowego portu rybackiego od strony wielkiego morza w Wielkiej Wsi.

Oprócz tego w roku bież. dokonane będą naprawy w zniszczonym porcie w Pucku.

W celu udogodnienia żeglugi dla kutrów rybackich do Kuźnicy, przewidywane jest ustawienie znaków nawigacyjnych, brzegowych i wodnych oraz ponowne przeczyszczenie kanału dojazdowego do Kuźnicy. Budowa schroniska dla kutrów rybackich w Kuźnicy nasuwa znaczne trudności ze względu na szeroko rozciągające się dookoła mielizny, wymagające kosztownych robót czerpalnych, jak również z uwagi na niebezpieczeństwo zniszczenia budowli portowych przez lody.

● RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W LUTYM.

W lutym do portu rybackiego w Gdyni 13 statków przywiozło ogółem 3.287 t. towarów rybnych. Największą ilość importowano z Norwegji, skąd przybyło 9 statków obcych z ładunkiem 3.086 t. ryb (śledzi solonych — 7.444 dużych beczek oraz 496 małych beczek, śledzi świeżych w lodzie — 4.478 skrzyń, śledzi zamrożonych — 21.385 skrzyń, dorszy mrożonych 12 t., tranu 5 t., innych ryb 27 t.). Z Anglji 1 statek obcy przywiózł śledzi solonych i jarmuckich 467 dużych beczek i 50 małych beczek, zaś 1 statek polski — 252 skrzynie świeżych śledzi w lodzie. Z Belgji 1 statek polski przywiózł 5 beczek śledzi solonych oraz 460 skrzyń śledzi świeżych w lodzie. Z Holandji 1 statek polski przywiózł 25 beczek śledzi solonych.

W okresie sprawozdawczym z portu rybackiego wysłano koleją ogółem 448 wagonów z rybami, w tem 2 wagony do Czechosłowacji, a 1 do Gdańska.

Należy podkreślić, że w roku bieżącym import śledzi solonych, a przedewszystkiem zamrożonych z Norwegji, bardzo znacznie się zwiększył w porównaniu z rokiem ubiegłym. Wzrost importu pozostaje w związku z obniżką cen tego artykułu.

● Z MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.

Dn. 6. b. m. odbyło się zebranie zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego. Na posiedzeniu rozpatrzono sprawy budżetu na rok 1936/37, wysłuchano sprawozdania kierownika hali i chłodni rybackiej, oraz załatwiono szereg spraw bieżących.

● WYDOBYCIE ZATONIĘTEGO STATKU ŚLEDZIOWEGO.

Statek „Gdy. 132 Mewa X", należący do Tow. Okrętowego Dalekomorskich Połowów „Mewa", który w nocy z dn. 27 na 28 X.1935, powracając z połowu, zatonął w pobliżu wybrzeży Holandji, został obecnie wydobyty i przyholowany do portu rybackiego w Scheveningen.

● NOWY HOLOWNIK.

Sp. Akc. Żegluga Polska powiększa swój tabor holowniczy o 1 jednostkę. Nowy holownik, który wykonywany jest przez Stocznię Gdańską, otrzymał nazwę „Tytan", posiada on przyrządy przeciwpożarowe oraz urządzenia dla ratownictwa okrętowego. Maszyna holownika „Tytan" posiada siłę 75 koni mechanicznych, a długość jego kadłuba, który zaopatrzony został w umocnienia do łamania lodu, wynosi blisko 34 m. Ukończenie i uruchomienie tego holownika spodziewane jest w drugiej połowie marca b.r.

● PRÓBY DALSZEGO ROZWOJU EKSPORTU SZPROTÓW.

Ostatnio czynione są próby zdobycia nowych rynków zbytu dla szprotów. M. in. próbne partje szprotów wysłano do Palestyny i Chin. Jak wiadomo, szproty wędzone wywożone są stale do Austrji, pozatem świeże szproty w lodzie wysyłane są masowo przez Gdańsk do Niemiec. Ponadto konserwy szprotowe wysyłane są do Ameryki Północnej. Należy przypomnieć, że eksport konserw szprotowych w ostatnim czasie wykazuje znaczną poprawę.

● POWIĘKSZENIE URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

Przed paru dniami ukończono na nabrzeżu Holenderskiem montaż dwóch nowych dźwigów bramowych o nośności 3 ton z przekładnią na 5 ton, przeznaczonych specjalnie do przeładunku złomu żelaznego. W ten sposób nabrzeże Holenderskie wyposażone będzie w 8 dźwigów. Nowe dźwigi wykonane zostały całkowicie w kraju przez Górnośląskie Zjednoczone Huty „Królewską" i „Laurę". Oddanie nowych dźwigów do eksploatacji nastąpi w ciągu marca.

● „PUŁASKI" PO RAZ PIERWSZY U BRZEGÓW AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

S/S „Pułaski", który w dn. 28 lutego opuścił Gdynię, udając się w rejs inauguracyjny do Ameryki Południowej, przybył do portu w Rio de Janeiro w dn. 18 marca, gdzie entuzjastycznie powitali go przedstawiciele polskiej kolonji. Statek przybył do portu zgodnie z rozkładem jazdy, utrzymując przez cały czas podróży przeciętną szybkość ponad 14 węzłów.

● PAROWIEC „BALTROVER" NA LINJI LONDYN — GDYNIA.

Na miejsce wycofanej „Baltonji" wprowadzony został przez Anglo-Baltic-Line na linji Londyn — Gdynia-Gdańsk nowy parowiec „Baltrover". Statek zaopatrzony jest w ładownie chłodzone, posiada 70 komfortowych kabin pasażerskich i ma pojemność 3.014 trn.

● TRANSPORT RUR WIERTNICZYCH ODSZEDŁ Z GDYNI DO INDYJ ANGIELSKICH.

Statek niemiecki „Braunfels" zabrał z Gdyni do Rangoonu transport rur wiertniczych w ilości 1.100 ton.

● TARGI W GDYNI.

Towarzystwo Wystaw i Targów w Gdyni przystąpiło do zorganizowania w b. roku „Targów Gdyńskich" będących rozwojowo dalszym ciągiem dwuch poprzednich wystaw: Wystawy Rzemieślniczej w r. 1934 i Wystawy Przemysłowo - Rzemieślniczej w 1935.

Targi tegoroczne urządzone są pod hasłem: „Budujmy Wielką Gdynię" i trwać będą od 28 czerwca do 12 lipca b. r., obejmując w pierwszym rzędzie przegląd sytuacji budowlanej w Gdyni i związanych z tem możliwości zarówno dla przemysłu i rzemiosła budowlanego jak i rynku kapitałowego w Polsce.

● BUDOWA RZEŹNI.

Na posiedzeniu Rady Miejskiej zapadła doniosła uchwała, mocą której postanowiono przystąpić do budowy Rzeźni w Gdyni. Uchwalono mianowicie zawrzeć umowę o s-kę z o. o. p. n. Rzeźnia i Targowisko Zwierzęce w Gdyni ze Związkiem Eksporterów Bekonów i Artykułów Zwierzęcych oraz oddanie tej Spółce wyłączności eksploatacji Rzeźni Gdyńskiej.

Kapitał spółki wynosi zł. 1.300.000 — podzielony na 40 udziałów po zł. 32.500 udział, miasto Gdynia wnosi w gotówce kwotę zł. 592.500, oraz aport w postaci placu pod budowę rzeźni o pow. 40.000, m² ocenionego na zł. 90.000, reprezentując tem samem 21 udziałów. Związek Ekspor-

terów Bekonów i Artykułów Zwierzęcych wnosi w gotówce zł. 617.000,— reprezentując 19 udziałów. Miasto Gdynia ma zapewnioną pożyczkę na ten cel z Państwowego Banku Rolnego. Rzeźnia ma być uruchomiona na 1.IV. 1937 r. Umowa o s-kę ze Związkiem Eksporterów Bekonów i Artykułów Zwierzęcych zawarta zostaje na 20 lat.

● ROCZNIK STATYSTYCZNY GDYNI.

Nakładem Komisarjatu Rządu w Gdyni ukazał się „Rocznik Statystyczny Gdyni za rok 1934/35". Jest to drugi skolei rocznik, zawierający oprócz statystyk, dotyczących spraw zarządu miejskiego, również statystyki kwestyj portowych, żeglugowych, morskiego handlu zagranicznego i t. d.

● ZE ZWIĄZKU MAKLERÓW.

Dnia 10 lutego odbyło się Walne Zebranie Związku Maklerów pod przewodnictwem prezesa Związku p. dyr. A. Ciencialy. Na zebraniu tem złożono sprawozdanie z działalności Związku, dokonano zmiany statutu oraz przyjęto szereg firm maklerskich jako nowych członków Związku. Obecnie w Związku zrzeszonych jest 14 firm. W końcu dokonano wyboru nowych władz Związku w dotychczasowym składzie, a mianowicie: Prezes p. dyr. A. Ciencialа, wiceprezes p. Lars Usterud Svendsen, członkowie zarządu pp. dyr. Jasiński i dyr. Raczewski.

● SPRAWA LIKWIDACJI STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Rada nadzorcza Sp. Akc. Stocznia Gdyńska, której głównym współwłaścicielem jest Stocznia Gdańska, postanowiła przystąpić do likwidacji przedsiębiorstwa. Likwidacja jest dobrowolna i nastąpiła spowodu braku dostatecznej ilości zamówień oraz zwiększających się z roku na rok strat. Wszelkie zobowiązania finansowe przedsiębiorstwa zostaną dotrzymane, jak również wykończone będą wszystkie rozpoczęte prace. Likwidacja trwać będzie około jednego roku. W związku z likwidacją nastąpi częściowa redukcja personelu, przedewszystkiem niefachowego, gdyż likwidatorzy doceniają wpełni wielką wartość wyszkolonego personelu.

Jak wiadomo, Stocznia Gdyńska istniała blisko 7 lat, zatrudniając od 130 do 300 robotników.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA Z POLSKI DO PORTU BRISTOL.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez firmę Bergenske nowa linja okrętowa, która ma utrzymywać stałą komunikację w odstępach miesięcznych między Gdynią—Gdańskiem i angielskim portem Bristol. Na linji tej kursować mają statki „Lindenau" i „Stör", należące do „Bugsier Reederei et Bergung A. G. Hamburg" i „Hamburg Reederei W. Schuchmann". Pierwszy statek na nowej linji odejdzie z Gdyni w dniu 25-tym b. m.

● UŻYŹNIANIE PÓŁWYSPU HELSKIEGO

Piaszczysta gleba półwyspu helskiego stanowi niewdzięczny teren do uprawy roślin, sadownictwa i ogrodnictwa. Mieszkańcy półwyspu, pragnąc usunąć braki naturalne gleby, sprowadzają lepsze gatunki ziemi z okolic Pucka i Swarzewa, co oczywiście połączone jest z dużemi kosztami. (1 metr^3 ziemi kosztuje zł. 3,50 loco stacja). Niemal codziennie odchodzą z wymienionych okolic wagonowe transporty ziemi na półwysep helski.

● ZAPOWIEDŹ SZYBKIEGO ROZPOCZĘCIA POŁOWÓW ŚLEDZI SZKOCKICH.

Wyczerpanie się zapasów śledzi angielskich ma przyczynić się do przyśpieszenia połowów szkockich, które rozpocząć się mają już w początku maja. Jak wiadomo, dobre matjasy można uzyskać dopiero w późniejszych połowach po 15 maja. Pierwsze matjasy szkockie nadejdą do Gdyni i Gdańska wcześniej niż w r. ub., t. j. w pojowie czerwca.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● Z PRZEDSTAWICIELSTWA P. K. P. ORAZ POLSKICH PORTÓW W BUKARESZCIE.

Jak już donosiliśmy, przedstawicielstwo P. K. P. oraz portów Gdyni i Gdańska w Bukareszcie powierzone zostało b. naczelnikowi Wydziału w Min. Komunikacji p. Matodze. Przedstawiciel rozpoczął już swe urzędowanie.

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

W lutym do portu gdańskiego zawinęły 324 statki (381 w styczniu b. r., 276 w lutym ub. r.) o pojemności 201.602 t. r.n. netto (244.397 — 175.181), wyszło zaś 335 statków (377 — 282) o pojemności 212.677 t. r.n. (246.069 — 180.520).

● OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w lutym r. b. przedstawiał się następująco (w tonach — pierwsza liczba w nawiasie oznacza dane za styczeń r. b., druga — za luty r. ub.): wyładunek 50.547,3 (67.524—33.227), załadunek 317.798 (440.186,5—271.350,1). Jak widać więc, obroty w lutym r. b. jakkolwiek wyraźnie mniejsze niż w styczniu r. b., były jednak wyższe niż w lutym r. ub.

● Z RUCHU PORTOWEGO W GDAŃSKU

Do portu gdańskiego zawinął statek sowiecki „Sacco" po ładunek 700 ton nasion koniczyny czerwonej do Murmańska. Transport przedstawia wartość 1.250 tys. zł.

● WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARJUSZY BANKU GDAŃSKIEGO.

W dn. 20 lutego odbyło się walne zebranie akcjonarjuszy Banku Gdańskiego, na którem przyjęto bilans oraz rachunek strat i zysków w Banku za r. 1935. Pozatem uchwalono wypłatę dywidendy w wysokości 5% oraz dokonano wyborów nowych członków rady nadzorczej.

Do komisji bankowej wybrano na miejsce b. dyrektora Polsko-Brytyjskiego Banku w Gdańsku p. Konderskiego nowego dyrektora tego Banku p. Stanisława Pawłowicza.

W przemówieniu, wygłoszonem na tem zebraniu, prezes Banku Gdańskiego dr. Schaefer oświadczył m. in., że w najbliższych dniach uczyniony będzie pierwszy krok na drodze, prowadzącej do wolnego obrotu guldenami gdańskiemi. Każda osoba, zamieniająca dewizy na guldeny, uzyska możność otrzymania od Banku Gdańskiego lub jednego z Banków dewizowych zaświadczenia, uprawniającego do kupna dewiz w każdej chwili bez pozwolenia centrali dewizowej w kwocie, wymienionej w zaświadczeniu.

● ZMIANY W RUCHU STATKÓW NA LINJI PALESTYŃSKIEJ.

S/S „Kościuszko" odszedł dn. 17 b. m. z Haify do Konstancy, zabierając 83 pasażerów, 11.059 skrzyń pomarańczy i 80 worków z pocztą. S/S „Kościuszko" pełnić będzie służbę na szlaku linji palestyńskiej do dn. 12 czerwca, poczem wyruszy z Konstancy do Gdyni na wycieczkę „Przez 7 mórz". W okresie całego lata S/S „Kościuszko" używany będzie do wycieczek turystycznych z Gdyni do portów europejskich.

S/S „Polonia" dn. 18 marca odszedł z Konstancy do Haify, zabierając 561 pasażerów, w tem 407 emigrantów, udających się na stały pobyt do Palestyny. Dn. 28 kwietnia S/S „Polonia" odpłynie z Haify do doków, poczem powróci do Konstancy i od dn. 10 czerwca odbywać będzie stałe rejsy na linji palestyńskiej.

● WYMIANA TOWAROWA MIĘDZY RZESZĄ I GDAŃSKIEM ZMNIEJSZYŁA SIE W R. UB.

Według liczb, ogłoszonych w „Osteuropäische Markt", obrót towarowy między Rzeszą Niemiecką a W. M. Gdańskiem w r. 1935 spadł o 8,9 miljn. Mk., przyczem sam wywóz z Gdańska do Niemiec zmniejszył się o 8,0 miljn. Mk. W stosunku do 1934 r. obrót handlowy między Rzeszą i W. M. Gdańskiem w r. ub. zmniejszył się o 22,1%. Prasa gdańska nie spodziewa się narazie, ażeby zniżkowa tendencja, zanotowana w obrocie towarowym niemiecko-gdańskim, uległa zmianie.

● RUCH STATKÓW W PORTACH BREMEŃSKICH.

Ruch statków w portach bremeńskich w styczniu b. r. przedstawiał się następująco (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z grudnia r. ub., druga — ze stycznia r. ub.): weszło 596 jednostek (619—504) o pojemności 702.448 trn. (751.199 — 614.141); wyszło 613 jednostek (619—527) o pojemności 682.611 trn. (711.152 — 619.254).

● BADANIE ZBYTU W KRAJACH BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH.

W tych dniach prezes Izby Handlowej Bałtycko-skandynawskiej w Wilnie wyjedzie do Łotwy, Estonji, Finlandji, Szwecji, Norwegji w celu zbadania możliwości zbytu niektórych artykułów ziem północno-wschodnich, jak np. koców wełnianych, rękawiczek skórzanych, wyrobów futrzanych, lnu i t. d.

● RUCH STATKÓW W NAJWIĘKSZYCH PORTACH ŚWIATA W R. UB.

Ruch statków w 10 największych portach świata w r. 1935 przedstawiał się następująco (w tys. trn., w nawiasach liczby z 1934 r.): Nowy Jork 26.554 (25.181), Londyn 21.826 (21.714), Antwerpja 18.734 (17.454), Hamburg 18.418 (18.484), Rotterdam 18.040 (17.974), Szanghaj 17.417 (17.828), Kobe 16.752 (15.649), Marsylja 15.536 (15.290), Liverpool 13.980 (14.077), Lizbona 12.219 (12.538).

● GDZIE BĘDZIE BUDOWANY SIOSTRZANY OKRĘT „QUEEN MARY".

Jak już donosiliśmy, rozważany jest projekt budowy statku siostrzanego „Queen Mary". Prace początkowe mają być podjęte jeszcze w tym roku. Prasa donosi, że o zamówienie na ten statek ubiegają się trzy wielkie stocznie angielskie, a mianowicie: John Brown & Co. — Clydebank, Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend-on-Tyne i Cammel, Laird & Co. — Birkenhead. Według przypuszczeń sfer żeglugowych, budowa nowego kolosa morskiego będzie prawdopodobnie powierzona jednej ze stoczni szkockich.

● NIEDOBÓR DEWIZOWY Z ŻEGLUGI W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Jak wiadomo, flota Stanów Zjednoczonych od szeregu lat wykazuje stale ujemne saldo dewizowe. Według oficjalnych danych, przewaga wydatków nad dochodami wynosiła (w miljonach dolarów) w r. 1929 — 66, w 1930 r. — 96, w 1931 r. — 72, w 1932 r. — 45, w 1933 r. — 16, w 1934 r. — 35. W r. 1935 niedobór dewizowy będzie większy niż w poprzednim roku, gdyż wydatki dewizowe wyższe są od dochodów w pierwszem półroczu o 28 miljonów dolarów.

● CENY PRZEJAZDÓW NA STATKACH KATEGORJI KABINOWEJ.

W związku z postanowieniami Konferencji Północno-Atlantyckiej ustalono ceny przejazdów z portów angielskich do Kanady i Stanów Zjednoczonych na statkach kategorji kabinowej. Ceny te wynoszą dla klasy kabinowej na poszczególnych statkach (w funtach szterlingach — w nawiasach podana cena poprzednia): Normandie 53,15 (54), Queen Mary — 53,15 (52,10), Bremen oraz Europa — 47,10 (48), Empress of Britain do Quebec 43 (44), Empress of Britain do Nowego Jorku — 45,10 (46), Ile de France — 44,10 (46), Majestic i Berengaria — 42,10 (44), Aquitania — 41,15 (43,5). W klasie turystycznej ceny przejazdów na poszczególnych statkach wynoszą w funt. szt. (cena dawna): Normandie 28,10 (27,15), Queen Mary — 28,10 (27,15), Bremen i Europa — 26 (25,10), Empress of Britain do Quebec — 25 (24,5), Empress of Britain do Nowego Jorku — 25 (24,5), Ile de France — 25 (24,5), Majestic i Berengaria — 25 (24,5), Aquitania — 25 (24,5).

● URUCHOMIENIE FABRYKI KONSERW SARDYNKOWYCH ZE SZPROTÓW W GDAŃSKU.

Polska, poławiająca największe ilości szprotów, dotychczas nie posiadała fabryki konserw sardynkowych, wytwarzanych ze szprotów na wzór norweski. Ostatnio uruchomiona została w Gdańsku fabryka konserw sardynkowych ze szprotów, co powinno się przyczynić do racjonalnego zużytkowania szprotów.

● ZAKOŃCZENIE NARAD KONFERENCJI PÓŁNOCNO-ATLANTYCKIEJ.

Po ukończeniu obrad Konferencji Północno-Atlantyckiej w Paryżu, dalszy ciąg narad odbył się w Londynie. Obrady londyńskie nie wniosły żadnych zasadniczych zmian. Jak wiadomo, w Paryżu doszło do porozumienia między uczestnikami co do nowych stawek, obowiązujących przy przewozie pasażerów linjami okrętowemi północno-atlantyckiemi. Najbliższe obrady członków konferencji będą prowadzone w październiku b. r.

● SPADEK PRZEWOZÓW W KANALE PANAMSKIM W R. UB.

Ruch statków w kanale Panamskim w r. 1935 wykazał spadek w obu kierunkach. Kanał Panamski przebyło w r. ub. 5.052 statki o pojemności 26.796,7 tys. trn., wobec 5.342,0—28.970,6 tys. trn. w r. 1934 a więc zmniejszenie ruchu wynosi około 7,0 %. Ilość przewiezionych towarów spadła w mniejszych stopniu, a mianowicie o 4,6 %. Transport towarów przez kanał w r. ub. wynosił 24.701,9 tys. t. wobec 25.900,2 tys. w r. 1934.

● W KOMUNIKACJI PRZEZ KANAŁ SUEZKI WŁOCHY ZAJĘŁY DRUGIE MIEJSCE.

Według ogłoszonych ostatnio statystyk w prasie berlińskiej komunikacja przez kanał Suezki w roku ubiegłym wykazuje bardzo ciekawe zmiany. W stosunku do roku poprzedniego ruch w kanale Suezkim w roku ubiegłym wzrósł o 3,3 %, gdy tymczasem transporty materjału wojennego stanowiły 13 % ogólnego obrotu. Po odliczeniu transportów wojennych, ruch w Kanale Suezkim wykazuje w porównaniu z rokiem 1934 spadek o 10 %. Dzięki przewozom materjałów wojennych Włochy zajęły drugie miejsce po W. Brytanji w komunikacji przez ten kanał, a udział ich wzrósł prawie trzykrotnie z 6,6 % do 18,5 %. Natomiast udział innych krajów spadł w tym czasie, a mianowicie Anglji z 54,3 % do 48 %, Niemiec z 9,4 do 8,2 %, Holandji z 8,1 % do 7,1 %, Francji z 6,2 % do 5,4 %, Norwegji z 4,9 % do 4,2 %, Japonji z 3,9 % do 2,5 %. Jeżeli chodzi o zmniejszenie ruchu w kanale Suezkim po odliczeniu transportów wojennych, to nie można tego zjawiska w całości przypisać skierowaniu statków dłuższą drogą dookoła Przylądka Dobrej Nadziei, (aby w ten sposób uniknąć płacenia wysokich premij za ryzyko wojenne,) gdyż równocześnie ruch statków dookoła Afryki wykazuje niewielką poprawę, nie pozostającą w żadnym stosunku do spadku w kanale Suezkim. Prasa berlińska przypisuje zmniejszenie ruchu statków w kanale Suezkim czynnikom strukturalnym, zachodzącym w komunikacji między Europą i Azją.

● NOWA USTAWA MORSKA NA LITWIE.

Prasa donosi, że spowodu zakupienia ostatnio przez Litwę kilku statków handlowych, dawała się silnie odczuć potrzeba wydania szeregu przepisów z dziedziny prawa morskiego. W związku z tem litewski gabinet ministrów uchwalił pierwszą ustawę z tej dziedziny, wzorowaną w dużym stopniu na ustawodawstwie Polski i państw bałtyckich. Ustawa ta przewiduje m. in., że kapitanem i oficerami litewskich statków mogą być tylko obywatele Litwy. W razie konieczności przyjęcia przez kapitana w obcym porcie oficera, posiadającego obce obywatelstwo, wolno mu będzie pełnić służbę tylko do czasu przybycia statku do portu litewskiego.

● LITWA PRZYSTĄPIŁA DO TWORZENIA WŁASNEJ TERMINOLOGJI MORSKIEJ.

Prasa donosi, że w Kłajpedzie utworzono przy Inspekcji Morskiej komisję do tworzenia litewskiej terminologji morskiej. Materjał do tworzenia nowych terminów morskich ma komisja czerpać z wyrażeń, używanych przez rybaków obszaru kłajpedzkiego.

● ZMNIEJSZENIE OGRANICZEŃ POŁOWU ŚLEDZI W HOLANDJI.

Czynniki decydujące w Holandji postanowiły zmniejszyć dotychczasowe ograniczenia połowu śledzi. Istnieje projekt, ażeby zezwolić na wyjazd większej ilości kutrów w pierwszej połowie sezonu połowu, oraz na większą ilość sieci niż w roku ub. Zarządzenie to może mieć duże znaczenie również dla rybaków polskich, którzy łowią śledzie w pobliżu brzegów Holandji.

● ZAROBKI ANGIELSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

„Deutsche Verkehrs Nachrichten" ogłaszają liczby zarobków zagranicznych floty handlowej Anglji. W okresie ostatnich 12 lat (1924—1935) flota angielska zainkasowała tytułem frachtów zagranicą 1.249 miljonów funtów szterlingów. Roczne zarobki floty stale spadały, począwszy od r. 1924—z 140 miljonów funtów do 105 miljonów funtów w r. 1930 i do 75 miljonów funtów w r. 1935. Zarobki floty angielskiej, przypadające na 1 tonę, spadły z 146 szylingów w 1924 r. do 86 szylingów w roku ub. Należy podkreślić, że tonaż floty angielskiej w r. 1935 był o 2 miljony ton rejestrowych niższy niż w r. 1924.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. LUTY

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. lutym b. r. wyniósł 532.258.9 ton, wobec 753.813.1 ton w m. styczniu b. r. oraz 485.466,2 ton w m. lutym 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje dość poważny 29,3%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. m. styczniem oraz nieznaczny 9,6%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. lutego 1935 r.

Ruch statków w m. lutym r. b. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje poważny spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 327 statków (446) o pojemności 343.224 nrt, wyszło zaś 341 statków (454) o pojemności 363.769 nrt (432.377 nrt). W tem statków z ładunkiem przyszło 129 (181), wyszło zaś 271 (360).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym r. b. wyniósł 1.049,6 nrt (978,2 nrt). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 34 (47). Średni postój statku wyniósł 54.1 godzin (52.6 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Stany Zjedn. Am. P., Niemcy, Włochy, Danja, Anglja, Norwegja, Finlandja, Grecja i t. d., wykazuje korzystne przesunięcie się Stanów Zjedn. Am. P. z 7-go m. i Włochów z 8-go m., oraz niekorzystne: Danji z 3-go m. i Norwegji z 4-go m. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw wobec 17 w styczniu r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 529.084,4 ton wobec 748.668,5 ton w styczniu r. b. oraz 483.455,3 ton w m. lutym 1935 roku. Obroty zamorskie w lutym b. r. wykazują 29,3%-owy spadek w porównaniu z ub. m. styczniem r. b. oraz 9,4%-owy wzrost w stosunku do lutego b. r. Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski—67.665,5 ton oraz wywóz zamorski—461.418,9 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (67.665,5 ton) wykazuje 30,3%-owy spadek w porównaniu z ub. m. lutym r. b. (97.117,1 ton) oraz 5,8%-owy spadek w stosunku do m. lutego 1935 r. (71.902,5 ton).

Spadek przywozu zamorskiego spowodowały przedewszystkiem pozycje: złom żelazny—11.151 ton (34.841 ton), bawełna sur.—5.975 ton (13.287 ton), rudy różne i wypałki pirytowe—5.819 ton (7.631 ton), oraz owoce świeże—3.092 ton (3.631 ton). Wzrost wywozu wykazały: nasiona oleiste różne — 4.751 t (4.548 t, śledzie świeże—2.070 t (1.494 t), tłuszcze zwierz. sur. — 984 t (584 t), fosforyty — 14.112 t (10.496 t) juta—1.359 t (944 t) oraz papier—917 t (659 t).

Wywóz zamorski w m. sprawozdawczym (461.418,9 t) wykazuje 29,1%-owy spadek w porównaniu z ub. m. styczniem. (651.551,4 t) oraz 12,1%-owy wzrost w stosunku do m. lutego 1935 r. (411.552,8 t). Spadek wywozu spowodowany został pozycjami: zboża—1 t (500 t), słodu—1.112 t (1.390 t), węgla eksp.—354.430 t (522.707 t), bunkru—25.601 t (32.337 t), cukru — 2.465 t (2.906 t) makuchów—1.110 t (3.817 t), bali i słupów—4.354 t (7.739 t), drzewa tartego—15.590 t (30.038 t), żelaza sur.—214 t (2.347 t), żelaza handlowego—7.457 t (10.582 t) oraz cynku—608 t (1.089 t).

Do pozycji, które wzrosły, należą: nasiona i rośliny—2.869 t (465 t), jaja—1.454 t (922 t), koks—17.792 t (13.557 t), siarczan amonu—7.019 t (2.037 t), wyroby żelazne i metal.—3.402 t (2.736 t), rury żelazne i stalowe—2.053 t (1.814 t) oraz blacha cynkowa—744 t (66 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek na przywozie i wywozie. Przywieziono bowiem 2.769,6 ton (4.825,8 t), wywieziono zaś 404,9 t (318,8 t). Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych—2.586 t (2.950 t), mąka—106 t, strączkowe—34, oraz śledzie—20 t. Na wywozie zaś: ryż wył.—230 t, ryby i konserwy rybne—35 t, żywica—22 t, miedź—20 t, nasiona—18 t, oraz owoce świeże — 18 t. Obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną w lutym r. b. nie było.

Ruch pasażerów w lutym b. r. wykazuje pewien nieznaczny wzrost. Przyjechało bowiem 250 osób (70), wyjechało zaś—1.390 (847).

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
Cały przywóz	**67 665·5**	**97 117.1**	**164 782·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**9 913·4**	**11 215·3**	**21 128·7**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	4 750·7	4 548·3	9 299·—
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	10·3	6·4	16·7
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	3 376·8	4 061·4	7 438·2
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	51·—	67·4	118·4
76. Kawa *(coffee)*	60·6	392·5	453·1
78. Herbata *(tea)*	105·4	66·7	172·1
80. Kakao *(cocoa)*	446.—	353·1	799·1
81-82. Korzenie *(spices)* . .	60·1	76·—	136·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**3 734·2**	**2 933·4**	**6 667·6**
116-117. Śledzie	3 656·3	2 896·7	6 553·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**6 789·5**	**8 888·5**	**15 678·—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	5 819·4	2 041·2	7 860·6
177/1c. Piryty *(pyrites)* . . .	—	—	—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 656·—**	**1 349·7**	**3 005·7**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	565·3	493·5	1 058·8
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	984·2	584·4	1 568·6
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**219·7**	**868·6**	**1 088·3**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	302·1	302·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	73·6	419·7	493·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**15 718·4**	**12 656·9**	**28 375·3**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 058·9	1 277·1	2 336·—
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	14 112·1	10 496·—	24 608·1
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	—	—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**1 768·5**	**2 051·8**	**3 820·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 756·7	2 040·5	3 797·2

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**11 983·2**	**18 086·7**	**30 069·9**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	3 448·3	2 510·1	5 958·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	6 098·2	13 347·8	19 446·—
624. Juta *(jute)*	1 359·4	944·—	2 303·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**444·8**	**459.—**	**903·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**65·8**	**180·1**	**245·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 491·6**	**994·1**	**2 485·7**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	916·5	659·—	1 575·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	558·9	267·6	826·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**64·8**	**9·6**	**74·4**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**12 705·3**	**36 694·3**	**49 400·2**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	11 151·1	34 840·8	45 991·9
977. Miedź *(copper)* . . .	722·6	907·7	1 630·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**467·2**	**383·9**	**851·1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**575·3**	**295·—**	**870·3**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**21·2**	**24·—**	**45·2**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**46·—**	**26·2**	**72·2**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
Cały wywóz	461 418·9	651 551·4	1 112 970·3
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 867·4**	**4 035·5**	**9 902·9**
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	49·6	56·9	106·5
27/1-2. Mąka	220·—	35·—	255·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	285·1	755·2	1 040·3
35. Słód *(malt)*	1 111·5	1 390·3	2 501·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**3 808·8**	**4 065·3**	**7 874·1**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 602.6	2 015·8	3 618.4
125. Jaja *(eggs)*	1 454·—	922·4	2 376·4
127. Masło *(butter)*	547·3	801·5	1 348·8
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**398 305·—**	**569 356·8**	**967 661·8**
154. Cement *(cement)*	192·9	409·6	602·5
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	2·1	—	2·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	354 429·9	522 706·5	877 136·4
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	25 601·3	32 336·8	57 938·1
182. Koks *(coke)*	17 791·5	13 557·—	31 348·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	10·3	55·7	66·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**473·6**	**264·9**	**738·5**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**5 114·4**	**8 027·2**	**13 141·6**
259-260. Cukier *(sugar)*	2 464·7	2 906·2	5 370·9
287. Makuchy *(oil cake)*	1 110·—	3 816·7	4 926·7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**8 343·6**	**3 964·1**	**12 307·7**
299/18. Soda *(soda)*	277·8	448·4	726·2
300/4. Siarczan amonu *(ammonium sulphate)*	7 010·4	2 059·6	9 070·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	450·—	450·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**250·9**	**144·9**	**395·8**

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 168·2**	**1 040·5**	**2 208·7**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	572·8	447·1	1 019·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**27·7**	**26·6**	**54·3**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**21 939·9**	**39 882·4**	**61 822·3**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	4 353·9	7 739·3	12 093·2
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	15 590·—	30 038·3	45 628·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	2·6	12·1	14·7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 245·3	1 330·6	2 575·9
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 401·6**	**1 947·8**	**3 349·4**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	694·6	559·1	1 253·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	468·—	1 296·9	1 764·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**98·7**	**55·4**	**154·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**14 509·—**	**18 640·2**	**33 149·2**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 700·8	12 934·7	20 635·5
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	—
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 052·7	1 813·7	3 866·4
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 351·5	1 155·4	2 506·9
XIV XVI. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**49·9**	**49·7**	**99·6**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**60·2**	**50·1**	**110·3**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

luty *(February)* . . . . 1936 — 529.084·4
styczeń *(January)* . . . . 1936 — 748·668·5
luty *(February)* . . . . 1935 — 483.455·3
od początku roku (*January February*) 1936 — 1.277.752·9
" " " " . 1935 — 1.080.072·7

2. OBRÓT PRZYBRZEZNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
Przywóz *(imports)*	2 769·6	4 825·8	7 595·4
1, 2, 3, 4 — Zboże *(grain)*	—	50.—	50.—
9—16 — Strączkowe	34.—	—	34.—
24/26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
24/1—3 — Mąka *(flour)*	105·5	—	105·5
31, 32 — Krochmale *(starch*	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna	—	75·	75·—
40—50 — Warzywa *(vegetables)*	0·5	—	0·5
53—58, 60—64 — Owoce świeże	—	—	—
59, 61-63, 66 — Owoce suszone *(dried fruits)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	9·3	9 3
78—79 — Herbata *(tea)*	—	—	—
80 — Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — Korzenie *(spices)*	0·1	—	0·1
95—97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
116 — Ryby połowy włas. *(fishe)*	2 586·—	2 950·—	5 536·—
117 — Śledzie *(herrings)*	20·1	—	20·1
134/1—3 — Szczecina *(bristle)*	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
259—260 — Cukier	—	—	—
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne	—	—	—
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	2·2	—	2·2
295—491 — Przetwory chemicz. *(chemicals)*	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu *(sulphate of amonia)*	—	1 720.—	1 720·—
429—454 — Artykuły kosmet. *(cosmetics)*	4·6	—	4·6
492—515 — Skóry *(skins and hides)*	0·3	—	0·3
606, 609 — Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	—	—	—
720—724 — Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	7·9	9·4	17·3
742—803 — Papier *(paper)*	—	—	—
896—927 — Szkło *(glass)*	0·6	—	0·6
925—981 — Metale różne *(various metals)*	—	—	—
930—966 — Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	4·4	0·8	5·2
— Różne *(various)*	3·4	11·3	14·7
Wywóz *(exports)*	404·9	318·8	723·7
23 — Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	18·—	—	18·—
24—26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	—
131, 32 — Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna *(flour)*	—	—	—
30/1—2 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	230·—	3·1	233·1
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	6·2	6·2
53—58, 60—64 Owoce świeże *(fresh fruit)*	17·9	76·9	94·8
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	—	43·4	43·4
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72 — Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	5·5	5·5
78 — Herbata *(tea)*	—	—	—
Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82 — Korzenie *(spices)*	3·4	6·9	10.3
95—97 — Żywica *(resin)*	21·8	56·9	78·7
104/1,3 — Trawa morska, trzcina *(sea grass, seed)*	—	—	—
117 — Śledzie *(herrings)*	15·5	—	15·5
137/2—3 — Jelita *(casings)*	—	—	—
142—143 — Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
150 — Glinki *(clay)*	—	27·6	27·6
170/1, 2, 171/1, 2 — Materjały szlifierskie *(grindings materials)*	—	24·9	24·9
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	18·1	18·1
203—204 — Wosk *(wax)*	—	—	—
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils vegetable origin)*	2·—	—	2·—
215—218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	—	18·3	18·3
216 — Tran *(cod-liver-oil)*	9·2	—	9·2
219 — Stearyna *(stearin)*	10·3	—	10·3
254—256 — Ryby *(fish)*	35·3	0·5	35·8
293-294/1,2,3,6, Tytoń *(tobaco)*	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)*	0·9	—	0·9
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	9·2	9·2
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
405—425 — Farby *(paints)*	—	—	—
404 — Sadze *(soot)*	1·7	—	1 7
424—428 — Garbniki	3·5	—	3·5
492—513 — Skóry *(skins)*	10·1	—	10·1
589/1. 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	—	—
597—622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
625, 626 — Sizal *(sisal)*	—	—	—
720—724 — Kauczuk *(rubber)*	—	2·4	2 4
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
779 — Korek i wyr. z korka	—	—	—
794, 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
792—803 809—819,826 — Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	—	—	—
925—981 — Metale różne *(various metals)*	—	—	—
930—965 — Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	2·—	—	2·—
997 — Miedź	20·—	15·4	35·4
1037—1092 — Maszyny, aparaty i części *(machinery)*	—	—	—
— Różne *(various)*	3 3	3 5	6 8
Przywóz i wywóz razem	3 174·5	5.144·6	8 319 1

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
Przywóz *(imports)*	—	—	
1—4 — Zboże *(grain)*	—	—	
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	—	
24—26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	
31, 32 Krochmale *(starch)*	—	—	

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
27/1—3 — Mąka	—	—	—
27/3—32 — Mąka pastewna *(flour)*	—	—	—
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40—50 — Warzywa *(vegetables)*	—	—	—
53, 58, 60—64— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66 Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	—
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
77 — Cykorja *(succory)*	—	—	—
78 — Herbata *(tea)*	—	—	—
80 — Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82 — Korzenie *(spices)*	—	—	—
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
121/26 — Ptactwo bite *(poultry)*	—	—	—
125 — Jaja *(eggs)*	—	—	—
127—200 — Oleje *(oils)*	—	—	—
128/1—4 — Ser *(cheese)*	—	—	—
131 — Pierze *(feather)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	—	—	—
205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils of vegetable origin.)*	—	—	—
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)*	—	—	—
228 — Makaron *(macaroni)*	—	—	—
243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	—
254, 256 Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	—
259, 260 — Cukier *(sugar)*	—	—	—
272, 273, 276, 278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
280—282 — Wina *(wine)*	—	—	—
292/2 Pasza	—	—	—
295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	—
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	—
466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	—	—
492—513 — Skóry *(skins)*	—	—	—
534—559 — Wyroby skórzane *(Leather goods)*	—	—	—
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	—	—	—
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	—	—
606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646—648 — Sznury *(ropes)*	—	—	—
720, 724 — Kauczuk	—	—	—
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—	—
752 — Podkłady kolejowe *(sleepers)*	—	—	—
776 — Meble *(bentwood furniture)*	—	—	—
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826 — Papier *(paper)*	—	—	—
836—847 Książki i broszury *(books)*	—	—	—
862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	—	—	—
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	—	—
930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	—	—	—
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
— Różne *(various*	—	—	—
Wywóz *(exports)*	—	—	—
7 — Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	—	—	—
24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	—	—
28 — Kasza *(grits)*	—	—	—
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	—	—	—
31 — Krochmal *(starch)*	—	—	—
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	—
62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	—	—	—
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
78 — Herbata *(tea)*	—	—	—
80 — Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — Korzenie *(spices)*	—	—	—
95, 97 — Żywica *(resin)*	—	—	—
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	—	—	—
117 — Śledzie *(herrings)*	—	—	—
127—200 — Oleje *(oils)*	—	—	—
128/1—4 — Sery *(chese)*	—	—	—
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	—	—	—
137/2a, b — Jelita *(casings)*	—	—	—
143/1—3 — Muszle *(shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	—	—	—
154 — Cement *(cement)*	—	—	—
156/1—2 Talk *(talc)*	—	—	—
161 Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—
169 1—2 Azbest *(asbestos)*	—	—	—
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	—	—	—
177 Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
180 Węgiel antracytowy *(coal)*	—	—	—
198—199 Asfalt *(asphalt*	—	—	—
200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)*	—	—	—
203—204 — Wosk *(wax)*	—	—	—
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	—	—	—
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
216 — Tran (*whale oil*)	—	—	—
219 Stearyna (*stearin*)	—	—	—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne (*fish*)	—	—	—
259—260 — Cukier (*sugar*)	—	—	—
272—273, 276, 278 — Nap. alkoh. (*alcohols*)	—	—	—
286, 287 — Otręby i makuchy (*bran & oil cokes*)	—	—	—
295/6 — Siarka (*sulphur*)	—	—	—
295—491 z wyj. osobno wym. — Przetwory chemiczne (*chemicals*)	—	—	—
299/18 — Soda (*soda*)	—	—	—
408 — Sadze (*soot*)	—	—	—
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby (*paints*)	—	—	—
424—427 — Garbniki (*tanning extracts*)	—	—	—
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*)	—	—	—
466, 470 — Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	—	—	—
487 — Celuloid (*celluloid*)	—	—	—
492, 513 — Skóry (*skins*)	—	—	—
589/1, 2 592 — Wełna (*wool*)	—	—	—
597, 605, 613 622 — Tkaniny (*textiles*)	—	—	—
606, 609 — Bawełna (*cotton*)	—	—	—
623 — Len i konopie (*flax and hemp*)	—	—	—
625—626 — Sisal (*sizal*)	—	—	—
646—648 — Sznury (*ropes*)	—	—	—

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
720, 724 — Kauczuk (*rubber*)	—	—	—
725, 746 — Wyroby gumowe (*rubber goods*)	—	—	—
750 — Drzewo egzotyczne (*exotic wood*)	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa (*wood goods*)	—	—	—
779 — Korek, wyroby z korka (*cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809 826 — Papier (*paper*)	—	—	—
794/1, 2 795 — Celuloza (*cellulose*)	—	—	—
807—808 — Fibra (*fibre*)	—	—	—
862—887 — Wyroby ceramiczne (*ceramic goods*)	—	—	—
896—927 — Szkło i wyroby (*glass and glass ware*)	—	—	—
925—981 — Metale różne (*various metals*)	—	—	—
927 — Żelastwo (złom) (*scrap iron*)	—	—	—
930—965 — Wyroby stal. i żelazne (*hardware*)	—	—	—
966/1—4 — Cyna (*tin*)	—	—	—
977 — Miedź (*copper*)	—	—	—
1037, 1098 — Masz. apar. i części (*machinery apparatus parts*)	—	—	—
1099—1132 — Mat. elektrotechn. (*electric products*)	—	—	—
— Różne (*various*)	—	—	—
Przywóz i wywóz razem (*total exports and imports*)	—	—	—

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY (*general goods turnover*)

luty (*February*) . . . . 1936 — 532.258 9
styczeń (*January*) . . . . 1936 — 753.813·1
luty (*February*) . . . . 1935 — 485.466·2
od początku roku (*January—February*) 1936 — 1.286.072·—
" " " " 1935 — 1.082.993·5

III. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*) ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Wyszło statków (*ships outgoing*) ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	46	24	50.807	48	41	53.359	104.166	2
Anglja (*Great Britain*)	15	4	20.284	17	16	28.143	48.427	7
Danja (*Denmark*)	37	18	26.678	38	28	25.375	52.053	6
Estonja (*Estonia*)	8	1	5.729	7	7	5.299	11.028	13
Finlandja (*Finland*)	15	7	18.668	12	9	15.810	34.478	9
Grecja (*Greece*)	2	—	5.138	4	4	9.333	14.471	10
Holandja (*Holland*)	6	4	3.895	6	6	3.895	7.790	14
Łotwa (*Latvia*)	2	—	4.697	4	1	6.701	11.398	12
Niemcy (*Germany*)	44	21	29.825	46	32	31.301	61.126	4
Norwegja (*Norvay*)	29	20	22.142	30	19	20.147	42.289	8
Panama (*Panama*)	1	—	102	1	—	102	204	16
Rumunja (*Romania*)	3	—	7.108	2	2	4 509	11.617	11
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	11	6	36.728	11	5	36.728	73.456	3
Szwecja (*Sweden*)	98	22	81.538	105	93	93.815	175 353	1
Włochy (*Italy*)	8	—	27.801	8	8	27.168	54.969	5
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	2	2	2.084	2	—	2.084	4.168	15
Razem (*total*)	**327**	**129**	**343.224**	**341**	**271**	**363.769**	**706.993**	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*)	446	181	436.290	454	360	432.377	868.667	—
Ten sam mies. 1935 r. (*February 1935*)	*312*	*141*	*305 748*	*313*	*262*	*302.922*	*608.670*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	773	310	779.514	795	631	796.146	1.575.660	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	705	319	647.482	701	670	658.527	1.306.009	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym 1936 r. 1.049,6 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 34; c) średni postój statków w porcie: 54,1 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W LUTYM 1936 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy daleko-morskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	2.980	—	—	—	—	—	—	2 980
Mielnice	—	—	—	—	10	—	—	10
Troć	—	—	90	30	200	—	—	320
Stornia (płast.)	—	1.080	100	230	650	1.550	—	3.610
Śledzie: a) morskie	138.000	36.600	55.300	7.000	5.500	—	—	242.400
b) rzeczne	—	1.700	—	—	—	—	—	1.700
Szproty	1.877 000	830.700	855 000	87.000	39.100	—	—	3 688.800
Węgorze	—	—	1.050	—	2.700	—	—	3.750
Wątłusze	—	6.400	250	900	4 200	8.510	—	20.260
Sieja	—	—	70	—	—	—	—	70
Szczupaki	—	—	1.230	—	140	—	—	1.370
Okonie	—	—	100	—	150	—	—	250
Płotki	—	—	1.040	—	20	—	—	1 060
Razem luty	**2.017.980**	**876.480**	**914 230**	**95.160**	**52 670**	**10.060**	—	**3.966.580**
Miesiąc ubiegły	1.541.820	1.376.420	729.860	66.150	43.410	37.200	—	3.794 860
Razem od początku roku	3.559.800	2.252.900	1.644.090	161.310	96.080	47.260	—	7.761.440

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Luty (*February*)				Styczeń (*January*)	Luty (*February*)				Styczeń (*January*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**10**	**4**	**12**	**26**	**11**	**17**	**5**	**3**	**25**	**412**
Dover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201
Hull	—	2	—	2	1	—	—	—	—	6
Londyn	10	2	12	24	10	17	5	3	25	205
Argentyna	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Belgja	**5**	—	**13**	**18**	**10**	—	—	—	—	**193**
Antwerpja	5	—	13	18	10	—	—	—	—	193
Brazylja	—	—	—	—	—	—	**3**	**905**	**908**	—
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	—	3	905	908	—
Danja	**19**	—	—	**19**	**17**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	19	—	—	19	17	—	—	—	—	—
Finlandja	**7**	—	**3**	**10**	**7**	—	—	—	—	—
Helsinki	7	—	3	10	7	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	**3**	**452**	**455**	—
Le Havre	—	—	—	—	—	—	3	452	455	—
Holandja	**2**	**2**	**1**	**5**	**5**	—	—	—	—	—
Amsterdam	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	1	2	1	4	5	—	—	—	—	—
Hiszpanja	—	—	**2**	**2**	—	—	—	—	—	—
Wyspy Kanaryjskie (Tenerife	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	**5**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegja	—	**5**	**3**	**8**	**3**	—	—	—	—	—
Bergen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	5	—	5	2	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	**6**	**1**	**136**	**143**	**8**	—	—	—	—	**237**
New-York	6	1	136	143	8	—	—	—	—	237
Szwecja	**1**	**4**	**9**	**14**	**1**	—	—	**1**	**1**	—
Göteborg	—	4	—	4	—	—	—	1	1	—
Kalmar	1	—	8	9	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	-	—	—	—	—	—	—	**2**
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
via W. M. Gdańsk	—	**4**	—	**4**	**3**	—	**1**	—	**1**	**2**
Gdańsk	—	4	—	4	3	—	1	—	1	2
Razem	**50**	**21**	**179**	**250**	**70**	**17**	**12**	**1361**	**1390**	**847**

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło   Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 80761.